

**CONFLICTOS DE INTERESES EN LA ECONOMÍA
MARÍTIMA GUIPUZCOANA. SIGLOS XVI-XVIII**

Xabier Alberdi Lonbide

**Tesis doctoral dirigida por el Prof. Dr. Iñaki Reguera Acedo,
del Departamento de Historia Medieval, Moderna y de América
y presentada en la Facultad de Filología y Filosofía y Letras
de la Universidad del País Vasco – Euskal Herriko Unibertsitatea**

2012

ÍNDICE

PRÓLOGO

AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN

1. CONDICIONANTES GEOGRÁFICAS E HISTÓRICAS DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA GUIPUZCOANA DE ÉPOCA MODERNA

1.1. GUIPÚZCOA: TERRITORIO DE ESTRATÉGICA SITUACIÓN, POSICIÓN Y CONFIGURACIÓN GEOGRÁFICA

1.1.1. Situación y Posición geográfica

1.1.2. Configuración geográfica

1.1.2.1. Características de la costa guipuzcoana

1.1.3. Diferencias comarcales: Conflictos derivados de las diferentes potencialidades para el desarrollo de las actividades marítimas

1.1.3.1. Disposición de las infraestructuras marítimas

1.1.3.2. Distintas potencialidades de los puertos

1.1.4. El medio humano

1.1.4.1. Evolución de la población

1.1.4.2. Diferencias geográficas

1.1.4.3. Poblamiento y distribución de las actividades productivas

1.2. ANTECEDENTES DE LA GRAN EXPANSIÓN MARÍTIMA DE ÉPOCA MODERNA

1.2.1. Factores del desarrollo marítimo medieval

1.2.2. Características generales de la economía marítima Bajo-Medieval

1.2.2.1. Monopolización de los recursos del litoral

1.2.2.1.1. Monopolios pesqueros

1.2.2.1.2. Monopolios comerciales

1.2.2.2. Características generales de las empresas marítimas bajo-medievales

2. EVOLUCIÓN GENERAL DE LA LEGISLACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

2.1. LEGISLACIÓN MUNICIPAL

2.2. LEGISLACIÓN PROVINCIAL

2.2.1. La "Nueva recopilación de los fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y órdenes de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa", de 1696

2.2.2. El "Suplemento de los Fueros, Privilegios y Ordenanzas de esta Mui Noble y Mui Leal Provincia de Guipuzcoa", de 1758

2.3. LEGISLACIÓN REAL

2.4. PERIODIZACIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD A TRAVÉS DE LOS PLEITOS

2.4.1. Distribución cronológica de los pleitos

2.4.2. Clasificación de los pleitos en función de la procedencia geográfica de los litigantes

2.4.3. Litigantes institucionales

3. PESCA DEL LITORAL GUIPUZCOANO
 - 3.1. MONOPOLIZACIÓN SEÑORIAL DE LOS RECURSOS PESQUEROS
 - 3.1.1. Imposición de rentas
 - 3.1.2. Monopolios pesqueros
 - 3.2. DESARROLLO CAPITALISTA DE LA PESCA DEL LITORAL
 - 3.2.1. Choque entre las políticas de abastecimiento público y el desarrollo capitalista de la pesca
 - 3.2.2. Enfrentamientos entre los inversores pesqueros y los pescadores
 - 3.3. CRISIS Y RECONDUCCIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LA PESCA DEL LITORAL
 - 3.3.1. Aumento progresivo de las atribuciones de las cofradías
 - 3.3.2. Reactivación pesquera e intentos de reestructuración de la pesca durante la segunda mitad del siglo XVIII
4. PESQUERÍAS TRANSOCEÁNICAS
 - 4.1. IMPOSICIÓN DE RENTAS Y EXACCIONES
 - 4.2. ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LAS PESQUERÍAS DE CUÑO PROTECCIONISTA
 - 4.2.1. Competencia externa
 - 4.2.2. Disposición de mano de obra
 - 4.2.3. Conflictos derivados de las exigencias de la Armada
 - 4.3. HACIA LA RECONSTITUCIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LAS PESQUERÍAS
 - 4.3.1. Eliminación del proteccionismo frente a la competencia extranjera
 - 4.3.2. Política de fortalecimiento de la Armada
 - 4.3.3. Intento de reconstitución de un nuevo sistema de organización de las pesquerías
5. CONSTRUCCIÓN NAVAL
 - 5.1. APLICACIÓN DE LA "NUEVA ORDEN" DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
 - 5.2. ESPECIALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE GUIPÚZCOA
 - 5.2.1. Construcciones destinadas a la Carrera de Indias
 - 5.2.2. Conflictos en torno a las exigencias de la Armada
 - 5.2.2.1. Disponibilidad de materias primas
 - 5.2.2.2. Disponibilidad de mano de obra especializada
 - 5.2.2.3. Construcciones para la Armada
 - 5.2.3. Reforma del sistema de organización de la construcción naval en el siglo XVIII
 - 5.2.3.1. Producción y disposición de materiales para la construcción naval
 - 5.2.3.2. Control de la disponibilidad de mano de obra
6. COMERCIO MARÍTIMO
 - 6.1. IMPOSICIONES SOBRE EL COMERCIO MARÍTIMO
 - 6.1.1. Exacciones sobre la actividad comercial
 - 6.1.1.1. Conflictos en torno a los monopolios comerciales
 - 6.1.1.2. Proceso de concentración de la actividad comercial en San Sebastián
 - 6.1.2. Impuestos sobre el comercio
 - 6.2. APLICACIÓN DE UN SISTEMA DE ORGANIZACIÓN COMERCIAL PRIVILEGIADO Y PROTECCIONISTA

- 6.2.1. Conflictos en torno a la protección de los recursos
 - 6.2.1.1. Recursos navales propios (embarcaciones)
 - 6.2.1.2. Empleo de la mano de obra
 - 6.2.2. Importación de "Bastimentos a cambio de moneda"
 - 6.2.2.1. Ampliación de las concesiones obtenidas por el comercio de importación de víveres
 - 6.2.2.2. Exportación de víveres desde Guipúzcoa
 - 6.2.3. Los Tratados de Conversa con Labourd
 - 6.2.4. Proteccionismo frente a la competencia extranjera
 - 6.2.4.1. Establecimiento de colonias de comerciantes extranjeros
 - 6.2.4.1.1. Acciones en contra de los cónsules extranjeros
 - 6.2.4.1.2. Acciones en contra de la presencia de colonias de comerciantes extranjeros
 - 6.2.4.2. Proteccionismo frente a la masiva llegada de productos extranjeros
 - 6.3. DESARROLLO DEL CONTRABANDO
 - 6.3.1. Contrabando de productos prohibidos
 - 6.3.1.1. Introducción de mercancías procedentes de países enemigos
 - 6.3.1.2. Extracción de metales preciosos
 - 6.3.2. Defraudación de derechos aduaneros
 - 6.3.2.2. Negociación ilícita de coloniales y comercio directo con Indias
 - 6.3.3. Conflictos jurisdiccionales en torno al contrabando
 - 6.4. TRANSFORMACIONES DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN COMERCIAL EN EL SIGLO XVIII
 - 6.4.1. Reforma del sistema de organización del comercio marítimo: Proceso de creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas
 - 6.4.1.1. Cuestión del traslado de las aduanas a la costa y la Capitulación de 1727
 - 6.4.1.2. Conflictos en torno a la disponibilidad de los recursos marítimos
 - 6.4.1.3. Conflictos suscitados con la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas
 - 6.4.2. Conflictos en torno a la pervivencia del sistema de organización comercial del siglo XVIII
7. CORSO Y LOS SERVICIOS EN LA ARMADA
- 7.1. CONFLICTOS EN TORNO A LOS SERVICIOS EN LA ARMADA
 - 7.1.1. Obtención de exenciones frente a la progresiva obligatoriedad de los servicios en la Armada
 - 7.1.2. Reforma de los servicios en la Armada durante el siglo XVIII
 - 7.2. EL CORSO: ENTRE LA INICIATIVA PARTICULAR Y EL CONTROL INSTITUCIONAL
 - 7.2.1. Confrontaciones en torno al fomento o la limitación del corso
 - 7.2.1.1. La "Edad de Oro" del corso guipuzcoano: desde la creación de la Escuadra Real del Norte hasta el fin de la Guerra de Sucesión de España
 - 7.2.1.2. El corso durante el siglo XVIII: ¿Decadencia o reestructuración?
 - 7.2.2. Control jurisdiccional del corso
 - 7.2.3. Imposición de derechos sobre el corso
 - 7.2.4. Disponibilidad y control de la mano de obra

8. CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONAMIENTO DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL MARÍTIMA

8.1. EVOLUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL

8.1.1. Compañías de capital circulante

8.1.1.1. Contratos de Compañía

8.1.1.2. Contratación de capital

8.1.1.3. Contratación de mano de obra

8.1.1.4. Contratación de bienes y servicios

8.1.2. Las grandes compañías privilegiadas

8.1.2.1. Creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: ¿agotamiento del precedente modelo de organización empresarial?

8.1.2.2. Generalización de las compañías privilegiadas en el siglo XVIII

8.2. INSTITUCIONES GREMIALES

8.2.1. Razón del origen de las primeras cofradías de mareantes: Defensa frente al proceso de acaparamiento de los recursos marítimos emprendido por las élites del gobierno local y provincial

8.2.2. De las cofradías dotadas de jurisdicción al Consulado de San Sebastián: Instrumentos de defensa de los intereses de las élites inversoras en actividades marítimas

8.2.2.1. Cofradías dotadas de capacidad jurisdiccional

8.2.2.2. Consulado de San Sebastián

8.2.3. Proceso de aceptación de las cofradías de mareantes: Su transformación en organismos rectores de la actividad pesquera y de la ejecución de las levas de marineros para la Armada

8.2.4. Otras cofradías de gremios o profesiones estrechamente vinculados con las actividades marítimas

8.3. LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL: BASE DE LA ARTICULACIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA

8.3.1. Estudio evolutivo de las características, composición y funcionamiento de la estructura empresarial de las localidades del litoral guipuzcoano

8.3.1.1. Características generales de funcionamiento

8.3.1.2. Los mercados, exponentes de las características de la estructura empresarial

8.3.1.2.1. Mercados de mano de obra

8.3.1.2.2. Mercados de capitales y de socios

8.3.1.2.3. Mercados de comercialización de los principales productos

8.3.2. Sistema de Organización de la economía marítima

CONCLUSIONES

APÉNDICE DOCUMENTAL

APÉNDICE ESTADÍSTICO

FUENTES

1. FUENTES MANUSCRITAS

2. FUENTES IMPRESAS

BIBLIOGRAFÍA

ÍNDICE ANALÍTICO

PRÓLOGO

Afirmar que es fundamental la influencia ejercida por el mar sobre el devenir histórico del País Vasco puede sonar hoy, por obvio, casi vacío. De hecho, percibimos cómo poco a poco va calando en los diversos estamentos académicos, políticos y culturales de nuestra sociedad la trascendencia que el mundo del mar ha tenido en nuestra historia. Si la atracción que despierta este tema no es nueva, hasta hoy se había ceñido a las gestas marineras de este o aquel navegante, descubridor o conquistador, temas frecuentes en las historiografías vasca y española al menos desde el siglo XIX.

Desafortunadamente, mientras en los años 50 del pasado siglo la Historia Marítima se constituía en especialidad de pleno derecho dentro del extenso abanico de la disciplina histórica, la historiografía española permanecía al margen de esta y otras renovaciones propugnadas por las escuelas marxista y de Annales en los países democráticos de Occidente. En los medios científicos y académicos de Francia o Inglaterra la nueva especialidad histórica pronto ocupó, en cambio, un lugar de preeminencia.

Así, en lo que atañe a la especialidad de la Historia Marítima, la renovación historiográfica española ha sido, además de tardía, ya en el último tercio del siglo XX, muy parcial. No sólo la citada evolución historiográfica se produjo, paradójicamente, casi al tiempo que en el resto de Europa se ponían en entredicho los fundamentos de los paradigmas historiográficos marxistas y de Annales, sino que muchos conceptos y términos a los que aparecía ligada la especialidad de la Historia Marítima, como grandeza, cohesión, expansión marítima, o imperio de ultramar suscitaban ciertos recelos en el entramado ideológico del Estado de las Autonomías. En consecuencia, el apoyo institucional y académico, además de insuficiente, ha sido muy desigual en los distintos territorios del Estado, con lo que en poco ha favorecido, en la práctica, el desarrollo de la historiografía marítima.

En el caso vasco, las iniciativas partieron de algunas instituciones científicas, como de la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa, de investigadores procedentes del extranjero, entre los que ha de destacarse a Shelma Huxley, y de historiadores particulares, raramente ligados al mundo universitario, entre los cuales podemos citar a Aingeru Zabala. Será a comienzos de la última década del siglo XX cuando el apoyo institucional y el avivado interés respecto al mundo marítimo den como resultado el nacimiento de nuevas asociaciones científicas – primero INSUB y después Albaola- específicamente dedicadas a la investigación de distintos aspectos de la historia y el patrimonio marítimos, y a la creación de nuevas instituciones como el Untzi Museoa – Museo Naval de San Sebastián, por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Desde entonces han comenzado a desarrollarse trabajos en esta especialidad, aportaciones de investigadores particulares, más o menos ligados a aquéllas, a universidades y a algunas asociaciones científicas, como Eusko Ikaskuntza.

Los orígenes de esta tesis, que ahora presentamos, habría que buscarlos precisamente en la iniciativa de varios apasionados por la Historia Marítima; iniciativa que adquirió carta de naturaleza allá por el año 1991. Ese año la que suscribe estas palabras dio inicio a la línea de investigación *El poblamiento antiguo y medieval en Gipuzkoa*, reconocida unos años después por la Universidad de Deusto. Dicha línea de investigación arrancó con la puesta en marcha

de un programa de investigación: *El poblamiento antiguo y medieval en la franja litoral de Gipuzkoa*. Este programa consiguió aglutinar a diversos investigadores recién licenciados y entusiastas de la Historia Marítima, entre los que se encontraba Xabier Alberdi, autor del trabajo de investigación que ahora ve la luz.

La opción de centrar inicialmente la investigación en la franja litoral era consecuencia de los resultados del proyecto de investigación que llevé a cabo durante los años 80 del siglo XX y que concluyó con la redacción de la tesis doctoral que vio la luz en el año 1990, bajo el título de *El País Vasco Atlántico en época romana*. Los resultados del trabajo pusieron en evidencia la entonces discutida, incluso negada, impronta de la cultura romana en el sector oriental cantábrico. Los testimonios arqueológicos y las referencias textuales definían en las provincias vascas costeras dos franjas, una situada en la zona meridional y otra en el litoral, sin duda la más transformada a juzgar por la documentación recogida. La personalidad cultural de ambas sugería áreas de relación específicas y, de forma insistente, corroboraba la importancia del mar en el proceso de conquista e integración del territorio guipuzcoano y del País Vasco Atlántico en la historia de Roma.

El diseño del programa de investigación partió de estas conclusiones, con el objetivo de localizar, mediante prospecciones arqueológicas sistemáticas nuevos yacimientos de época romana, que, una vez estudiados aplicando el método arqueológico de excavación y análisis de los materiales recuperados, aportarían documentación que sustentase, matizase o modificase las bases de las que partíamos. En cualquier caso, avanzaríamos en el conocimiento sobre los pobladores y de sus modos de vida en el litoral guipuzcoano en la antigüedad. Los resultados del citado programa de investigación, recabados a lo largo de tres décadas, han confirmado que el mar constituyó un eje fundamental ya en los albores de la historia de este territorio. Es más, la documentación obtenida ha abierto las puertas a una caracterización precisa de los yacimientos y de los materiales de época romana presentes en Gipuzkoa, lo que ha permitido la multiplicación de los hallazgos de nuevos yacimientos y su contextualización geográfica e histórica. En suma, el reivindicar el mar como factor fundamental del devenir histórico del actual territorio de Gipuzkoa ha permitido la elaboración de un discurso histórico coherente y racional. Un discurso que ha permitido superar el desolador panorama de hace tres décadas, cuando apenas contábamos con unas pocas evidencias antiguas y altomedievales, caso de las que se concentraban en Irun, prácticamente sin correlación alguna con el resto del territorio, en el que imperaba el vacío de información y, por tanto, de difícil interpretación desde el punto de vista histórico.

En este caldo de cultivo se forjó el futuro investigador Xabier Alberdi, y nunca, para mi satisfacción, se ha desligado de él, ya que ha continuado investigando en torno a cuestiones relacionadas con la Historia Marítima. En 1995 optó por especializarse en una época, para la que son muchísimas más fuentes documentales y arqueológicas disponibles: la Edad Moderna. Aquel año inició su proyecto de investigación, que concluiría, una década más tarde, en 2006, con la defensa de su tesis doctoral *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana durante la Edad Moderna*, la cual obtendría la máxima calificación. Mientras tanto, ha continuado trabajando en el programa de investigación en que comenzó su carrera, integrado ahora en un equipo interdisciplinar, en lo que a las épocas y aspectos

temáticos se refiere, ahora como uno de los investigadores principales. Esta pluralidad de especialidades de los integrantes de nuestro equipo de investigación, centrados en el estudio de distintos periodos históricos, ha resultado, por cierto, muy enriquecedora; en primer lugar, nos ha permitido analizar la evolución de determinados procesos extendidos a lo largo de diferentes periodos. Y, en segundo lugar, nos ha impulsado a mantener una actitud abierta, sosteniendo discusiones interpretativas en que se confrontan continuamente las soluciones planteadas por los distintos especialistas del equipo a casuísticas similares y los paralelismos entre periodos históricos dispares.

Evidentemente, este tema de investigación, el de la economía marítima de época moderna, abarcaba otras cuestiones y otras problemáticas a primera vista muy alejadas de las que hasta el momento había trabajado dentro del programa de investigación arriba descrito. Problemáticas, en primer lugar, derivadas de la gran abundancia de las fuentes de información, en comparación con las disponibles para el estudio de anteriores periodos históricos. En segundo lugar, dicha riqueza documental estaba en la base de otro problema que afectaba al estado de los conocimientos referentes a la historia de la economía marítima de época moderna: la mayoría de las aportaciones o bien se habían basado en el tratamiento de determinadas fuentes o incluso tipos documentales, o bien se centraban en el estudio de determinados temas-estrella. En consecuencia, amplias porciones del patrimonio documental permanecían prácticamente intactas y, lo que es más grave, la historia marítima de época moderna semejava una sucesión desestructurada de momentos de auge y decadencia de determinadas actividades. Estas carencias, de las que el autor tomó consciencia al efectuar un minucioso estado de la cuestión, son las que ha tratado de suplir con su proyecto de investigación.

A pesar de las problemáticas mencionadas y de otras muchas en las que no cabe aquí incidir, propias del estudio de la Historia Moderna, se hace evidente la influencia que las metodologías histórico-arqueológicas empleadas en el programa de investigación *El poblamiento antiguo y medieval en la franja litoral de Gipuzkoa* han ejercido sobre el autor. Unos esquemas de trabajo que, al estar adecuados a las carencias de periodos históricos caracterizados por la escasez de fuentes de información, tienen en consideración cualquier evidencia, por tenue que sea, que, conjugada con el resto de pruebas y evidencias, pueda resultar significativa en la tarea de reconstrucción histórica. En efecto, para el desarrollo de su investigación, el autor ha recurrido a la consulta de todos y cada uno de los tipos documentales a los que ha tenido acceso. El resultado es un análisis de la economía marítima de los siglos XVI, XVII y XVIII en su globalidad, tratando de superar el problema de desestructuración antes descrito, mediante el estudio, por una parte, de todas las actividades que componían el citado sistema económico y, por otra, de las íntimas relaciones de interdependencia existentes entre ellas.

Cabe destacar que, para llevar a cabo esta ambiciosa investigación de la historia marítima de época moderna en Gipuzkoa en su globalidad, el autor ha recurrido a un enfoque realmente novedoso centrado en el análisis de los conflictos de intereses. Un procedimiento que le ha permitido superar las limitaciones de los métodos cuantitativos al uso en los estudios de

economía histórica; limitaciones éstas derivadas de las que se autoimpone el citado método, que demanda fuentes documentales fundamentalmente de tipo contable. Estamos ante un análisis social de la economía, relacionado con las más recientes tendencias de los estudios históricos de la empresa y del empresario. En suma, un enfoque que, partiendo del análisis microhistórico de los intereses de individuos e instituciones concretas reconstruye los procesos a escala macrohistórica.

Se trata, por tanto, de un trabajo denso y extenso. Su lectura exige al lector un ejercicio de concentración durante un plazo de tiempo bastante dilatado. Dada la gran cantidad de datos y acontecimientos de escala microhistórica que atesora, este trabajo constituye una obra de consulta donde puede espigarse numerosa y puntual información agrupada y clasificada en capítulos monográficos, dedicados a distintas actividades marítimas. Asimismo, la obra busca, a través de la armonización de los datos, alcanzar una síntesis que permita al lector adentrarse en la historia marítima de Gipuzkoa de los siglos XVI, XVII y XVIII. Es más, esa síntesis es el resultado de todo un proceso de investigación que indaga sobre los mecanismos de funcionamiento de la economía marítima de Gipuzkoa; mecanismos de funcionamiento utilizados por grupos sociales con intereses propios y con grados de influencia distintos y variables dentro del contexto político dominado por el imperio español.

La difícil situación económica que estamos atravesando y la extensión del trabajo han hecho inviable su publicación en formato papel. Dada la validez de los enfoques y planteamientos, la prolija cantidad de datos y su ajustada interpretación en la síntesis, debemos felicitarnos de que esta investigación se dé finalmente a conocer, gracias a las nuevas tecnologías. Considero que esta obra puede contribuir decididamente al conocimiento del funcionamiento y de las características de la economía marítima de Gipuzkoa en época moderna.

Realmente, los críticos acontecimientos económicos que estamos sufriendo en los años presentes y que, entre otras cosas, han provocado la inviabilidad de la publicación de este trabajo en formato convencional, refrendan la validez de los enfoques y planteamientos de Xabier Alberdi. De ahí que su lectura detenida pueda contribuir a desterrar muchos prejuicios e imprecisiones que aún hoy nos atenazan, conduciéndonos a tener una visión distorsionada, no sólo de acontecimientos del pasado, sino de nuestro propio presente.

Prof. Milagros Esteban Delgado

Profesora titular de Historia Antigua

Universidad de Deusto

AGRADECIMIENTOS

El trabajo que tienes entre manos, paciente y osado lector, es resultado de largos años de investigaciones científicas, que arrancaron allá por 1995. Toda labor que se extiende mucho en el tiempo, a medida que van pasando los años, engrosa su cuenta de deudas –científicas, materiales y personales-, contraídas con particulares e instituciones que han contribuido a su culminación. Es el momento de dar justo agradecimiento a todos ellos.

Debo comenzar por citar a las entidades que fueron fuente de financiación, necesaria para afrontar los gastos generados por años de investigación en archivos. El proyecto de investigación que dio como resultado la redacción de esta tesis doctoral fue beneficiado entre 1996 y 2000 con una Beca de Formación de Investigadores, concedida por el Departamento de Educación, Universidades e Investigación del Gobierno Vasco. Sin este apoyo, esta investigación no hubiera sido posible, de manera que no puedo sino hacer llegar mi agradecimiento al citado organismo y encomiar su fundamental apoyo a la investigación histórica, una disciplina, en general arrinconada, pero básica para el progreso de cualquier sociedad.

Son incalculables las deudas científicas que he contraído a lo largo de una década larga que ha resultado necesaria para concluir este proyecto de investigación. En primer lugar, debo alabar el continuo apoyo brindado por Iñaki Reguera, profesor titular de la Universidad del País Vasco y director de esta tesis doctoral. Desde el momento en que tuvo conocimiento de este proyecto no dudó en brindar todo su apoyo para que llegara a buen puerto, sorteando las enormes dificultades a las que frecuentemente tuvimos que hacer frente. En segundo lugar, deseo destacar mi participación, desde 1993, en el programa de investigación *Poblamiento antiguo y medieval del litoral de Gipuzkoa*, bajo la coordinación de Milagros Esteban, profesora titular de la Universidad de Deusto, que ha constituido mi principal escuela de adiestramiento científico. Su seriedad, minuciosidad, tenacidad y honestidad a la hora de abordar el trabajo de investigación, y su amabilidad, franqueza y generosidad a la hora de gestionar las relaciones personales han supuesto lecciones fundamentales acerca de las actitudes que deben primar en el científico. En tercer lugar, debo agradecer también la desinteresada colaboración de investigadores como los doctores Álvaro Aragón y Alberto Angulo, profesores adscritos al Departamento de Historia Medieval, Moderna y de América de la Universidad del País Vasco, así como la del doctor Carlos Rilova, cuyas generosas aportaciones tanto desde el punto de vista interpretativo como del de la documentación y la bibliografía, han sido fundamentales para el desarrollo de este proyecto. Extiendo, también, mi gratitud al personal administrativo del citado Departamento de Historia Medieval, Moderna y de América, por sus puntuales y precisas gestiones administrativas. Debo destacar, así mismo, las observaciones y consejos de los miembros del tribunal ante los que se defendió esta tesis, que obtuvo la máxima calificación: Pere Molas Ribalta, Luis Antonio Ribot García, Ofelia Rey Castelao, Francis Brumont y Rosario Porres Marijuán.

El desarrollo del trabajo de investigación fue facilitado por la incombustible amabilidad, que en muchos casos supera ampliamente lo exigible a la función pública, de los responsables de los siguientes archivos y bibliotecas: Biblioteca de la Facultad de Filología y Filosofía y Letras de la Universidad del País Vasco, Biblioteca Central del Campus de Vitoria-Gasteiz, Biblioteca Koldo Mitxelena Kulturunea (San Sebastián), Archivos municipales de Mutriku, Deba, Elgoibar, Zumaia, Zestoa, Getaria, Zarautz, Aia, Orío, Usurbil, San Sebastián, Hernani, Pasaia, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Irun y Hondarribia, el Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa), el Archivo Histórico de Protocolos de Oñati, los Archivos histórico-diocesanos de San Sebastián y Pamplona, Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Archivo de Simancas, Archivo Histórico Nacional (Madrid), Museo Naval de Madrid y Archivo General de Marina "don Álvaro de Bazán" (Viso del Marqués, Ciudad Real). A todos vaya dirigida mi más sincera gratitud.

El trabajo de vaciado de miles y miles de documentos depositados en los citados archivos y la redacción final han precisado de herramientas informáticas adecuadas, cuyo manejo estaba frecuentemente más allá de mis conocimientos en ese campo. En suma, ha resultado fundamental la amable y desinteresada ayuda concedida por Alioxia Rodríguez, Oihana Artetxe, Iosu Etxezarraga, Jesús Manuel Pérez Centeno y Patricia Prieto. El apoyo de todos ellos en tareas muy poco gratas pero de carácter fundamental merece mi más profundo agradecimiento.

Es impagable la deuda contraída con Rosa Ayerbe, profesora titular de la Universidad del País Vasco, por su constante interés y aliento para ver publicada esta tesis. Sus múltiples gestiones en diversas instituciones han concluido en la presente publicación. Todas las palabras de agradecimiento que pueda expresar nunca llegarán a hacer justicia a la amabilidad e interés que siempre ha derrochado. Quiero, asimismo, hacer llegar mi agradecimiento a Roberto López y a Santiago de la Hoz, responsables del Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, por su pronta disposición a realizar todas las gestiones y tareas que han sido necesarias para que esta tesis viera la luz.

Mi último recuerdo se dirige hacia mi familia y amigos. En un mundo en el que progresivamente se desprestigiaban las ramas del saber ligadas a las Humanidades, jamás dudaron mis padres en apoyar mi propósito de encaminarme profesionalmente al mundo de la Historia y de emprender mi tesis doctoral, mientras las personas de mi entorno buscaban y obtenían lucrativos puestos en la administración o en la empresa. Su continuo aliento y esfuerzo, incluso en las más duras circunstancias personales, han sido capitales para culminar este proyecto y para que hoy lo veamos publicado. El incondicional apoyo de mi compañera en medio de la crudeza de esas circunstancias, su saber estar ante las adversidades y las alegrías y su continua preocupación por el desarrollo de este trabajo han supuesto un continuo impulso para alcanzar esta feliz conclusión. Quiero agradecer también el constante aliento ofrecido por mis amigos para superar los problemas que se han manifestado a lo largo de todos estos años.

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

La presente publicación incluye parte importante del texto de la tesis doctoral “Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana durante la Edad Moderna”, realizada bajo la dirección del Dr. Don Iñaki Reguera Acedo, Profesor Titular de Historia Moderna de la UPV/EHU. El proyecto de investigación dio inicio en 1995 y concluyó con la redacción de la tesis en 2006. Su defensa pública se realizó el 28 de junio de 2006 en la Facultad de Filología y Filosofía y Letras, campus de Vitoria-Gasteiz de la Universidad del País Vasco, ante el tribunal presidido por el Dr. Don Pere Molas Ribalta, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Barcelona, e integrado por los doctores: Don Luis Antonio Ribot García, Catedrático de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, Doña Ofelia Rey Castelao, Catedrática de Historia Moderna de la Universidad de Santiago de Compostela, Don Francis Brumont, Profesor de la Universidad de Toulouse-Le Mirail y Doña Rosario Porres Marijuán, Profesora Titular de Historia Moderna de la UPV/EHU, obteniendo la máxima calificación de Sobresaliente cum laude.

Esta publicación es resultado de la revisión del texto original de la tesis e incluye las aportaciones de diversos trabajos que se han publicado durante los años transcurridos desde 2006. A pesar de todo, la gran extensión del texto ha condicionado que su publicación se haya realizado sólo en formato electrónico. Al final del texto se incluye un listado analítico de términos que, sin duda, supondrá un instrumento de búsqueda muy interesante para el lector.

La historia marítima es una especialidad que se centra en el estudio de un conjunto específico de actividades económicas, de organizaciones sociales, de instituciones y de mentalidades no atendidos por la historia general. Su definitiva formulación como especialidad se produjo durante la celebración en París del primer Coloquio Internacional de Historia Marítima en 1956 y a partir de entonces ha sido reconocida en todos los ámbitos académicos internacionales. Constituye una especialidad que en la actualidad suscita gran interés en toda Europa. Prueba de ello, son de destacar el gran éxito que están cosechando diversas novelas y películas históricas ambientadas en el mar y las conmemoraciones que se están organizando en diversos países en recuerdo de algunos acontecimientos de la rica historia marítima de los pueblos europeos. En el País Vasco y en especial en Gipuzkoa, el avance en el conocimiento de su historia marítima cuenta con otro interés añadido que se podría calificar, si cabe, de estratégico. Efectivamente, esta ampliación de los conocimientos sobre nuestra historia marítima puede resultar de carácter vital para el diseño de las estrategias que se deberán ir aplicando en el futuro con el propósito de avanzar por el camino del desarrollo económico. Nuestra actual economía, además de tratar de superar los problemas heredados del pasado, debe hacer frente a continuos retos que se están planteando a nivel internacional, muchos de ellos relacionados con el mar y las actividades marítimas.

Hay que recordar los variados y complejos problemas que afectan en especial a nuestra economía marítima. La pesca se ve aquejada, por una parte, por el agotamiento de determinados caladeros y las limitaciones impuestas al libre acceso a otros, por otra, por las dificultades de disponibilidad de mano de obra y, por fin, por la creciente y variada competencia de otras flotas pesqueras -no se pueden calificar de “extranjeras” pues continúan en pleno vigor fenómenos como el uso de banderas de conveniencia, las inversiones de

capitales en flotas supuestamente competidoras o la masiva adquisición de sus capturas-. Sobre la construcción naval se cierne la dura competencia extranjera que ha reavivado las disputas entre los favorables y contrarios a la aplicación de políticas proteccionistas. Son continuas las cuestiones en torno a la conveniencia o no de la ampliación y reforma de las instalaciones portuarias, en unas ocasiones, vitales para el sostenimiento de las actividades marítimas que albergan, y, en otras, para conseguir su adecuación de modo satisfactorio a los nuevos retos; en consecuencia, resuenan nuevos conflictos en torno al fomento o a la limitación por parte de las instituciones de determinadas actividades frente a otras -utilización política de las reivindicaciones de los participantes en distintas actividades marítimas para el logro de objetivos ajenos a sus intereses directos, urbanización de los espacios portuarios, uso de sus instalaciones para el desarrollo de determinadas actividades marítimas de tipo lúdico, cultural y deportivo, persecución de determinadas prácticas de pesca y de navegación tradicional de carácter minoritario e incluso marginal, etc.-. En estrecha conexión con las cuestiones relacionadas con las infraestructuras portuarias destacan los problemas de la articulación de las redes de transporte y comercio y de los principales focos de concentración industrial del país. Ello se produce especialmente en Gipuzkoa, aquejada, por una parte, por un grave peligro de saturación del tráfico rodado de su red de carreteras y, por otra, por la continua amenaza del traslado del tráfico naval de Pasaia hacia Bilbao o Bayona, a consecuencia de sus graves problemas para conseguir la modernización de sus infraestructuras, con el consiguiente peligro del traslado de parte importante de su industria siderúrgica. Son continuas las disputas de carácter institucional y jurisdiccional que siguen abiertas entre las distintas instancias de poder de ámbito profesional, municipal, provincial, autonómico, estatal y supraestatal en torno a la aplicación de medidas legislativas y de políticas en beneficio o perjuicio de determinadas actividades marítimas.

-Estado de la cuestión

Estas cuestiones y problemas se vienen planteando y produciendo desde hace siglos. Tal como se podrá comprobar a lo largo de esta investigación muchas de ellas estaban ya candentes desde inicios de la Edad Moderna: progresivo agotamiento de los caladeros más explotados, limitaciones políticas impuestas sobre el acceso a nuevos caladeros, competencia en torno a la disposición de mano de obra marinera, competencia ejercida por la industria naval y por las flotas mercantes extranjeras, cuestiones en torno al uso y adecuación de las infraestructuras portuarias, luchas entre las plazas mercantiles por participar en las principales redes de comercio europeas, apoyo institucional en favor de unas actividades sobre otras, etc. Luis María Bilbao ya advertía que los territorios históricos del sector Atlántico del País Vasco constituían una “tierra de acarreo”, dotados de un modelo económico “inducido desde el exterior”; modelo caracterizado por el importante desarrollo de los sectores productivos secundario y terciario, a fin de que suplieran las deficiencias de su sector agrario a la hora de satisfacer las demandas alimenticias de su población mediante el desarrollo de una agricultura de raigambre mediterránea¹. Tal ha sido la importancia del mar en su devenir histórico, que algunos historiadores como Joseba Agirreazkuenaga llegan a plantear la hipótesis de que en

¹ BILBAO, L.M.: “Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII”, *Historia del Pueblo Vasco*. San Sebastián: Erein, 1979, t.2, pp. 115-116.

los sentimientos de origen y de pertenencia de los habitantes del litoral vasco el mar pudiera tener tanta importancia como sus territorios de origen; de manera que el mar pudiera ser un marco de referencia geográfica más a tener en cuenta por los historiadores que realizan sus investigaciones sobre la historia de determinadas comunidades del pasado, delimitadas hasta el momento tan sólo en función de la territorialidad, es decir, de los límites territoriales de determinado pueblo, provincia, país, estado, etc.².

A pesar de todo, la producción histórica vasca y específicamente guipuzcoana continúa sin estar a la altura de las circunstancias, de manera que tal como expresa Manuel Montero refiriéndose a la época contemporánea, “Desde el punto de vista de la historia económica, pues, parece urgente una nueva actitud por parte de la investigación, que supere las alusiones ocasionales y fragmentadas a las actividades marítimas y que las afronte en su globalidad...Y ello, cuando menos, por dos razones: primero, porque sólo de esta forma podrá determinarse la aportación concreta del mar a la construcción del País Vasco actual, más allá de las intuiciones; y, segundo, porque sólo de esta manera será posible desbrozar adecuadamente los comportamientos específicos de los sectores económicos vinculados al mar.”³. Esta investigación trata de constituir una aportación más en la tarea de suplir estas carencias. Ciertamente, estas carencias de investigación reseñadas por Manuel Montero son compartidas de forma generalizada por el amplio elenco de destacados historiadores que aportaron su particular revisión historiográfica y estado de la cuestión sobre determinados áreas o parcelas pertenecientes al amplio abanico de la historia de la economía marítima vasca, englobados en el citado primer número de la revista *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*⁴. Tal es la impresión que se desprende de sus artículos acerca de la existencia de

2 AGIRREAZKUENAGA, J.: “Historian barrena: historiografiaren arazoak”, *Ikerketa berriak Euskal Herriko historian: metodologia aintzindariak eta berrikuntza historiografikoak*. Bilbao: Udako Euskal Unibertsitatea, 2002, pp. 165-166.

3 Estas agudas observaciones se encuadran entre otras que merecen ser recogidas: “...Las que genéricamente podríamos denominar <<actividades marítimas>> han jugado un papel decisivo desde el Medievo, y sería imposible comprender la dinámica histórica de la Edad Contemporánea sin tener en cuenta -y con un carácter prioritario- qué han supuesto en términos económicos y sociales.

Contrasta, sin embargo, el peso específico que el mar y las actividades marítimas han tenido en la evolución histórica del País Vasco, e incluso su papel simbólico en la gestación de las imágenes colectivas, con la escasa atención que la investigación les ha concedido. Ciertamente, carecemos de una evaluación de conjunto que pondere el desenvolvimiento de tales actividades y establezca su interrelación con otros ramos productivos...

Más llamativo es que, pese a la reciente proliferación de estudios históricos, sean muy pocas las monografías sobre cualquiera de los aspectos, muchos de ellos decisivos, relacionados con la historia marítima. Por lo común -con muy pocas excepciones- se han estudiado de manera marginal, casi episódica, y casi siempre subordinada a otras cuestiones consideradas básicas en líneas argumentales que se refieren al desarrollo empresarial, mercantil o industrial.

Ciertamente, gracias a esta circunstancia se ha avanzado durante los últimos años en el conocimiento de algunas de las peculiares realidades económicas generadas por el entorno del mar. Hay que lamentar, sin embargo, que carezcamos de estudios que aborden de forma específica la cuestión, por varias razones. En primer lugar, porque de esta forma no es posible obtener una visión de conjunto que valore las aportaciones de las actividades marítimas a la economía del País Vasco, ni apreciar sus transformaciones a lo largo del tiempo. Además, los sectores económicos relacionados con el mar requieren una metodología propia, pues con frecuencia el funcionamiento de algunas actividades se ajustaba a criterios específicos y privativos, no homologables a los que se encuentran en otros ramos productivos...” (MONTERO, M.: “Estado actual de la investigación en temas marítimos en el País Vasco. La época contemporánea (I): el mundo económico”, *Itsas Memoria*, 1 (1996), p. 91).

4 En lo que a la Edad Moderna y a las actividades marítimas desarrolladas en la misma concierne, las aportaciones

importantes carencias y lagunas de conocimiento que el propio director de la publicación, en su introducción general, menciona que están siendo denunciadas desde décadas atrás por autores como Caro Baroja en 1974.

Realmente, la conciencia asumida por los historiadores de que la historia marítima vasca continúa aquejada de graves deficiencias de conocimiento que provocan que todavía se continúe careciendo de una síntesis, siquiera aproximada, ha impulsado en los últimos veinte años la aparición de bastantes trabajos de revisión historiográfica y de estado de la cuestión. Aunque difieren mucho en lo relativo tanto a la exhaustividad del análisis historiográfico - desde los que revisan las principales aportaciones realizadas por las más destacadas tendencias historiográficas a nivel mundial, hasta los que limitan su campo a la producción historiográfica vasca- como a la dimensión de los marcos de referencia cronológica, geográfica o temática sobre los que versan sus estados de la cuestión, todos parten de unos objetivos generales comunes. En primer lugar, pretenden reivindicar la importancia capital de las actividades marítimas en la historia y, en segundo lugar, enumeran los principales avances habidos a fin de destacar las graves carencias de conocimiento que “en adelante” deberían ser suplidas por la investigación histórica. Desde Aingeru Zabala en 1983⁵, pasando por otras aportaciones como las sendas obras colectivas aparecidas en 1992 de la mano de Agustín Azkarate sobre las pesquerías de Terranova⁶ y de Álvaro Aragón y otros sobre las actividades relacionadas con la navegación⁷, hasta el mencionado primer número de la revista *Itsas*

que engloba este primer número corresponden a: José Luis Casado Soto con “Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna”, Selma Huxley con “Reflexiones acerca de la transformación de los métodos de investigación sobre la historia marítima vasca de los siglos XVI y XVII”, José Antonio Azpiazu con “Estado actual de las investigaciones sobre el tema naval de la Gipuzkoa del siglo XVI. Archivos y perspectivas de futuro”, Montserrat Gárate con “El sector mercantil vascongado durante el siglo XVIII. Una aproximación historiográfica”, Manex Goyhenetche con “La historiografía de los estudios marítimos en el País Vasco Norte: estado de la cuestión”, Brad Loewen con “El estudio de la historia marítima vasca en Canadá”, Juan Gracia Cárcamo con “El sector pesquero en la historia del País Vasco: esbozo de los conocimientos actuales y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica”, Lourdes Odriozola con “Historiografía sobre la construcción naval en el País Vasco”, José Llombart y otros con “El estado de los estudios marítimos en el País Vasco desde el punto de vista de la historia de la ciencia” y Ana Benito con “La arqueología subacuática en el País Vasco: una disciplina emergente”.

5 En la introducción se afirma que “...la economía marítima de nuestro país sigue necesitada de un análisis válido, estudio que partiendo de los clásicos, profundice primero en aspectos parciales para después proceder a la necesaria e imprescindible labor de síntesis.” (ZABALA, A., et al.: *Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1983).

6 En el capítulo dedicado a la revisión historiográfica se menciona que “Esta importancia, sin embargo, no se ha visto correspondida con el lugar que el tema de los balleneros ocupa en la historiografía vasca. Es de sobra sabido que existen parcelas de nuestra historia que...han merecido un tratamiento casi obsesivo...Otras cuestiones, por el contrario, parecen haber sido desterradas al desván del olvido y a duras penas consiguen hacerse un hueco en el elenco bibliográfico relacionado con la historia de los vascos. La actividad ballenera, a pesar de tener hondas repercusiones en el tejido social de la franja costera vasca, puede ser considerada, al menos hasta fechas recientes, como una de esas parcelas semiolvidadas por nuestros historiadores.” (AZKARATE, A., et al.: *Balleneros vascos del siglo XVI (Chateau Bay, Labrador, Canadá). Estudio arqueológico y contexto histórico*. Vitoria: Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, 1992, pp. 19-33).

7 En la introducción se comenta: “...partiendo de un análisis meramente historiográfico...este artículo debe ser una modesta base para futuras investigaciones y profundizaciones; es más, visto el paupérrimo panorama historiográfico

Memoria de 1996, así como trabajos posteriores como el mencionado de Agirreazkuenaga, incluido en un estado de la cuestión sobre los avances historiográficos y metodológicos habidos en los últimos años, publicado en 2002⁸, inciden todos en la urgente necesidad de avanzar en la investigación de cuestiones parciales que contribuyan a la conformación de una síntesis general de la historia de la economía marítima de los distintos territorios vascos. Es más, los subsiguientes números aparecidos de la revista *Itsas Memoria*, cada uno dedicado en especial a una actividad marítima concreta, han nacido con un claro propósito de establecer estados de cuestión relativos a cada actividad⁹. De manera que constituyen un perfecto espejo de los avances de conocimiento alcanzados en cada caso, así como de la persistencia de las carencias de carácter fundamental, una y otra vez denunciadas por las sucesivas revisiones historiográficas y estados de la cuestión que se han venido publicando.

En comparación con nuestra realidad historiográfica la historia marítima ha recibido un tratamiento privilegiado por parte de las principales escuelas historiográficas de **Europa**. La producción histórica de la mayoría de los países que protagonizaron una destacada proyección marítima en el pasado ha mostrado cierto interés por conocerla por motivos que van desde los puramente científico-históricos hasta los que tan sólo pretenden rememorar las grandes gestas de sus antepasados. Entre los distintos focos de producción historiográfica los más importantes o los de mayor influencia sobre las restantes son Gran Bretaña y Francia. Desde mediados del siglo XX las principales aportaciones relacionadas con la historia marítima se han producido en el seno de las tendencias estructuralistas, es decir, aquellas tendencias historiográficas cuyo principal objetivo era el estudio de las distintas estructuras económica, social, política, etc. En general, la metodología principal aplicada por estas tendencias para el desarrollo de sus investigaciones es la cuantitativa, aplicada, sobre todo, en la historia de la economía, o infraestructura económica, reservando los procedimientos de tipo cualitativo para el análisis de las restantes estructuras dependientes de la primera. Dentro de estas tendencias destacan la escuela Marxista y la de Annales, esta última desarrollada sobre todo en Francia. En lo que a la historia marítima atañe, los resultados han sido de gran trascendencia, produciéndose importantes aportaciones que analizan el conjunto de la economía marítima correspondiente a períodos y ámbitos geográficos determinados. Entre sus principales logros se podría mencionar el haber conseguido síntesis válidas tanto para la historia marítima de sus respectivos países, como incluso para la europea.

En Gran Bretaña, donde los estudios relativos a la historia económica y social alcanzaron

que existe sobre el tema en cuestión, nos parece imprescindible que, en los años venideros, se inicien investigaciones y estudios más profundos y directos.” (ARAGÓN RUANO, A., et al.: “Transporte y navegación en la Guipúzcoa del siglo XVI: su capital importancia como factor económico creador de riqueza interior”, *Mundaiz*, 44 (1992), pp. 43-95).

8 Considera necesaria tanto la realización de investigaciones históricas que incidan en el carácter costero del País Vasco, es decir, en la influencia capital ejercida por el mar en su historia, como de trabajos de síntesis. Añade que esta última carencia, la del “miedo” a la realización de síntesis es un problema que afecta a toda la historiografía española (AGIRREAZKUENAGA, J.: “Historian barrena...”, op. cit., pp. 155-190).

9 El segundo número dedicado a “La construcción naval en el País Vasco” publicado en 1998, el tercero a “La pesca en el País Vasco” en 2000, el cuarto a “Transporte y comercio marítimos” en 2003 y el quinto a “Guerra marítima, corso y piratería” en 2006.

gran auge, desde principios del siglo XX se desarrolló una tendencia historiográfica que estudiaba los orígenes, el funcionamiento y el desarrollo de grandes procesos históricos como el imperialismo, el colonialismo o la revolución industrial. Destacados trabajos de investigación de historiadores, entre los que se pueden citar a Andrews, Boxer, Childs, Fisher, Parker, Scammell, Tracy, Parry, Phillips, Wallerstein, etc.¹⁰, analizan las causas económicas y sociales que posibilitaron el surgimiento del imperio naval y colonial británico, considerados como las bases de partida del desarrollo capitalista del país y origen de fenómenos tales como las revoluciones agraria e industrial de los siglos XVIII y XIX. Hacen hincapié en la investigación del importante papel que las actividades marítimas ejercieron en el proceso de formación de dicho imperio, haciendo especial énfasis en el comercio, en la crucial participación de los comerciantes y del capital comercial en dichos procesos.

Partiendo de las mencionadas bases a partir de las décadas finales del siglo XX, con la multiplicación de nuevas tendencias historiográficas, más allá de las de cuño estructuralista, entre los historiadores del mundo anglosajón se han ensayado interesantes líneas de investigación que profundizan en el análisis de otros aspectos de su pasado económico y marítimo, sumando nuevos temas y aplicando renovadas metodologías de investigación. Son de gran trascendencia la aplicación de los estudios acerca de la historia de las empresas, los empresarios y los mercados en períodos históricos anteriores a la época contemporánea, ya que han supuesto la apertura de la investigación histórica hacia cuestiones como los intereses y los comportamientos económicos, sociales, políticos y personales de los empresarios, comerciantes, inversores en diversas actividades marítimas, asalariados, etc. Destacan las aportaciones de historiadores como por ejemplo Agnew, Chandler, Coleman, Eisenstadt, Engels, Mathias, McCusker, Morgan, Pike, Roniger, Root o Socolow¹¹. Otros estudios se

10 ANDREWS, K.R.: *Trade, Plunder and Settlement: Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*. London: Cambridge University Press, 1984; Idem: *Ships, money and politics. Seafaring and naval enterprise in the reign of Charles I*. London: Cambridge University Press, 1991; BOXER, C.R.: *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*. New York: Knopf, 1965; Idem: *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*. London: Hutchinson, 1969; CHILDS, W.R.: *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*. Manchester: University Press, 1978; FISHER, J.: *Commercial relations between Spain and Spanish America in the Era Free Trade, 1778-1796*. Liverpool: University of Liverpool, 1985; Idem: *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid: Col. MAPFRE América, 1992; Idem: *Studies in british privateering, trading enterprise, and seamen's welfare, 1775-1900*. Exeter : University of Exeter, 1987; PARKER, G.: *La revolución militar*. Barcelona: Crítica, 1990; PARRY, J.H.: *The Spanish seaborne empire*. Berkeley: University of California Press, 1990; Idem: *Trade and Dominion: European overseas empires in the eighteenth century*. London: Phoenix Press, 2000; PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones para el rey de España*. Madrid: Alianza, 1991; SCAMELL, G.V.: *The first imperial age: european overseas expansion c.1400-1715*. London: Harper Collins Academic, 1989; Idem: *The World Encompassed: The first european maritime empires, c.800-1650*. Berkeley: University of California Press, 1981; TRACY, D. (Ed.): *The Rise of Merchant Empires. Long-distance trade in the early modern world, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993; WALLERSTEIN, I.: *The Modern World System*. New York: Academic Press, 1974, vol.1.

11 AGNEW, J.: *Belfast merchant families in the seventeenth century*. Dublin: Four courts press, 1996; BOWEN, H.V.: *Elites, enterprise and the making of the British Overseas Empire, 1688-1775*. Basingstoke: Macmillan, 1996; CHANDLER, A.J.: *La mano visible*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1988; COLEMAN, D. C. - MATHIAS, P. (Eds.): *Enterprise and History. Essays in honour of Charles Wilson*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984; EISENSTADT, S. N. - RONIGER, L.: *Patron, clients and friends: Interpersonal relations and the structure of trust in society*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984; ENGELS, M.C.: *Merchants, interlopers, seaman and corsairs. The "Flemish" community in Livorno and Genoa (1615-1635)*. Verloren: Hilversum, 1997; MCCUSKER, J.J. - MORGAN, K. (Ed.): *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge:

centran sobre determinadas actividades marítimas y grupos o comunidades sociales concretos -comunidades de pescadores, pueblos marineros, oficios relacionados con el mar, etc.-, en ocasiones combinando las metodologías propias de la ciencia histórica con las de la antropología o la etnografía; es el caso de autores como Fisher, Dunlop, Thompson, etc.¹².

Las aportaciones de la historiografía francesa son muy abundantes e interesantes. Desde mediados del siglo XX destacados historiadores, vinculados muchos a la Escuela de los Annales, mostraban gran interés por temas relacionados con la historia marítima. Se deben destacar las magnas aportaciones de autores como Braudel, Chaunu, Heers, Lapeyre o Mollat que elevaron la historia marítima a rango de especialidad dentro de la historia general¹³. En consonancia con el ideal de la Escuela de los Annales de desarrollar una historia total, que combinase los factores económicos, sociales, culturales y políticos, al objeto de estudiar la actividad humana lo más íntegramente posible, a partir de las décadas de los 60 y 70 se desarrolló en diversas universidades de Francia una corriente de estudios que trataba de investigar con la mayor amplitud posible la vida económica, social, política, etc., de diferentes puertos y en diferentes marcos cronológicos. Esta tendencia ha derivado además en investigaciones sobre actividades marítimas concretas, haciendo hincapié en los estudios de los grupos sociales, comunidades y empresas participantes en distintas actividades marítimas, sus comportamientos económicos, sociales, sus intereses, etc. Entre otros, cabe citar a historiadores como Bayard, Bernard, Cabantous, Carrière, Cazeils, Dardel, Delumeau, Gelman, Mollat, Morineau, Turgeon, etc.¹⁴. Desde el punto de vista metodológico se recurría

Cambridge University Press, 2000; PIKE, R.: *Aristócratas y comerciantes*. Barcelona: Ariel, 1978; ROOT HILTON, L.: *The fountain of Privilege. Political foundations of markets in Old Regime France and England*. Berkeley: University California Press, 1994; SOCOLOW, S. (Ed.): *The Atlantic Staple Trade*. Aldershot: Variorum, 1996.

12 DUNLOP, J.: *The British fisheries society, 1786-1893*. Edimburgo: J.Donald, 1978; FISHER, H.E.S.: *The Portugal Trade: A study of anglo-portuguese commerce, 1700-1770*. London: Methuen, 1971; THOMPSON, P.: *Living the fishing*. London: Routledge & Kegan Paul, 1983.

13 BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo del Mediterráneo en la época de Felipe II*. 2 vols. Madrid: FCE, 1980; CHAUNU, P. y H.: *Sevilla et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: Armand Colin, 1955-1959; HEERS, J.: *Gènes au XVIe siècle: Activité économique et problèmes sociaux*. Paris: SEVPEN, 1961; LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz*. Paris: Armand Colin, 1955; Idem: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1981; Idem: *Quelques données sur le mouvement du port de Saint-Sebastian au temps de Philippe II*. Zaragoza: Imprenta Heraldo de Aragón, 1952; MOLLAT, M.: *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVIe et XVIIe siècles. Actes du cinquième colloque international d'histoire maritime*. Paris: SEVPEN, 1966; Idem: *Le commerce maritime Normand à la fin du moyen age: Étude de histoire économique et sociale*. Paris: Librairie Plon, 1952; Idem (Ed.): *Histoire des pêches maritimes en France*. Toulouse: Privat, 1987.

14 BAYARD, F.: *Le monde des financiers au XVIIe siècle*. Mayenne: Flammarion, 1988; BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux vers 1400-vers 1500*. 3 vols. Paris: SEVPEN, 1968; CABANTOUS, A.: *La mer et les hommes : pecheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunquerque: Westhoek-Editions, 1980; CARRIÈRE, C.: *Negotiants marseillais au XVIIIe siècle: Contribution à l'étude des économies maritimes*. Marseille: Institut Historique du Provence, 1973; CAZEILS, N.: *Dix siècles de pêche à la baleine*. Rennes: Editions Ouest-France, 2000; DARDEL, P.: *Navires et marchandise dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle*. Paris: SEVPEN, 1963; GELMAN, J.: *Economie et administration locale dans Río de la Plata du XVIIe siècle*. Paris: EHESS, 1983; MOLLAT, M. (Ed.): *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*. Paris: Éditions du CTHS, 1995; MORINEAU, M.: *Les grandes Compagnies des Indes orientales (XVIe-XIXe siècles)*. Paris: Presses Universitaires de France, 1994; Idem: *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*. London: Cambridge University Press, 1985; TURGEON, L.: *Le temps des pêches lointaines in Histoire des Pêches Maritimes en France*. Toulouse: Privat,

principalmente al método cuantitativo en el estudio de las cuestiones relacionadas con la economía, combinado con métodos cualitativos aplicados en el estudio de las restantes estructuras social, política, cultural, etc. Quizás, una de las principales limitaciones de esta tendencia ha consistido en proceder en exceso a la separación, con respecto a los restantes, de cada actividad y cada puerto o espacio geográfico objeto de sus análisis. De todas maneras, los avances han sido fundamentales en el conocimiento de la evolución general de la historia marítima francesa.

En **España**, es de destacar el retraso con el que se produjo el inicio de la renovación de su historiografía hasta prácticamente la década de los 70 del siglo XX. La mayoría de los estudios relacionados con la historia marítima versaban sobre temas vinculados a la armada o marina de guerra y su participación en los acontecimientos bélicos a lo largo de la historia, continuando en vigor, desde el punto de vista metodológico, el positivismo de principios de siglo. En consecuencia, los temas relacionados con el mar han sido insuficientemente tratados por la historiografía española hasta tiempos muy recientes. La citada renovación historiográfica consistió en la adopción de las bases teóricas y metodológicas de las tendencias historiográficas estructuralistas o interesadas ante todo en el estudio de las distintas estructuras, que hasta entonces conocieron amplio desarrollo en Europa occidental. Es decir, la adopción de estas tendencias se produjo al mismo tiempo que comenzaban a ser puestas en entredicho en los restantes países europeos y se iniciaban los ensayos de nuevas vías y tendencias de estudio. El resultado de todo ello ha sido que la crisis del estructuralismo ha sobrevenido sin que la historiografía española haya tenido tiempo para revisar por completo los distintos aspectos de su rica y dilatada historia marítima, de manera que ni siquiera se ha podido llegar a la culminación de una síntesis de la misma. Por el contrario, en el panorama historiográfico español, destacan una serie de temas o cuestiones concretos profusamente estudiados mientras otros muchos continúan aún en la penumbra. Esta diferenciación es también muy marcada desde el punto de vista geográfico, de manera que la historia de determinados territorios del litoral español ha gozado de especial predilección por parte de los historiadores, mientras la de otros continúa sumida en la más burda generalidad y extrapolación.

Entre los mencionados temas predilectos, quizás el principal de todos es el de las relaciones comerciales entre España y sus posesiones de ultramar. Dentro de este amplio tema destacan además las investigaciones relativas a la “Carrera de Indias” o el sistema de monopolio que rigió durante siglos las citadas relaciones comerciales. En aplicación de las distintas metodologías propugnadas por las tendencias estructuralistas, son de destacar por una parte los estudios que tratan de cuantificar este tráfico, como los de García Baquero, García Fuentes, etc. Además de trabajos de carácter general sobre el comercio legal e ilegal con América, como los de Arauz, Haring, o Lorenzo Sanz, durante los años 70 y 80, se han realizado también importantes estudios sobre la incidencia del comercio colonial en distintas regiones y puertos peninsulares, influenciados por los estudios históricos relativos a puertos concretos desarrollados en Francia. La mayoría son trabajos que analizan, sobre todo, el tráfico comercial de aquellos puertos que durante el siglo XVIII fueron habilitados para el

comercio colonial. A modo de ejemplo se pueden mencionar las investigaciones sobre Cataluña realizadas por Martínez Shaw, Asturias por Peribáñez, los puertos de Gijón, Santander y Pasaia por Miguel López, el de Santander por Palacio Atard, A Coruña por Alonso Álvarez, Alicante por Giménez López, etc.¹⁵.

Al mismo tiempo, se han desarrollado trabajos de investigación sobre la historia de otras actividades económicas marítimas. Destacan las obras que estudian una actividad concreta en el seno del marco geográfico estatal. Sobre la construcción naval y las embarcaciones destacan entre otras las aportaciones de historiadores como Phillips, Casado Soto, Cervera Pery o Serrano Mangas¹⁶. Sobre el corso los estudios más importantes son obra de investigadores como Otero Lana, o Lucena¹⁷. De todas maneras, es la pesca la actividad más estudiada. Aunque hay diversos tratadistas que atienden determinadas cuestiones relacionadas con la pesca que no se circunscriben a un ámbito territorial concreto, caso de Fernández Díaz, Gracia Cárcamo, López Linage, Martínez Shaw, o Urteaga González, etc.¹⁸, destacan con luz

15 ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*. Madrid: Akal, 1977; ARAUZ MONFANTE, C. A.: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984; GARCIA BAQUERO : *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982; Idem: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976; GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976; Idem: *Sevilla, los vascos y América*. Bilbao: Fundación BBV, 1991; GIMÉNEZ LÓPEZ, E.: *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*. Valencia: Institució Alfons el Magnànim, 1981; HARING, C. H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los habsburgo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1979; LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1979; MARTÍNEZ SHAW, C.: *Cataluña en la Carrera de Indias 1680-1756*. Barcelona: Crítica, 1981; MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*. Valladolid: Secretariado de publicaciones de la Universidad de Valladolid, 1992; PALACIO ATARD, V.: *El comercio de Castilla por el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid: CSIC, 1960; PERIBÁÑEZ, D.: *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*. Gijón: Puerto de Gijón, 1992.

16 CASADO SOTO, J. C.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588*. Madrid: San Martín, 1988; Idem: “Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998. t.II: La Monarquía. Recursos, organización y estrategias; CERVERA PERY, J.: *La marina mercante española, historia y circunstancias*. Madrid: San Martín, 1990; PHILLIPS, C. R.: *Seis galeones...*, op. cit.; SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

17 LUCENA SALMORAL, M.: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992; OTERO LANA, E.: *Las corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Editorial Naval, 1992.

18 FERNÁNDEZ DÍAZ, R. - MARTÍNEZ SHAW, C.: “La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa”, *Revista de Historia Económica*, 3 (1984); GRACIA CARCAMO, J.: “La evolución de la economía pesquera española en el siglo XVIII”, *Letras de Deusto*, 14 (1984); LÓPEZ LINAGE, J.: *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos. 1681-1794*. Barcelona: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1991; MARTÍNEZ SHAW, C.: “La renovación de la pesca española en el siglo XVIII”, en: *Economía Marítima, XIII encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando: Ayuntamiento de San Fernando, 1998; URTEAGA GONZÁLEZ, L.: *La tierra esquilada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Barcelona-Madrid: Serval, CSIC, 1987.

propia los trabajos de investigación realizados sobre la pesca de Cataluña y Galicia. En Cataluña destacan las aportaciones de un importante grupo de historiadores que han investigado el proceso de cambios experimentados por la pesca durante el siglo XVIII, transformándose sus estructuras tradicionales en otras nuevas, de cuño capitalista. Destacan los trabajos de autores como Martínez Shaw, Reder Gadow, Viruela Martínez, etc.¹⁹. Influenciados por esta tendencia desarrollada en Cataluña, en Galicia también otro grupo de historiadores analizan la transformación estructural experimentada por la pesca durante el siglo XVIII, a raíz de las inversiones de capital procedente de Cataluña. Se deben mencionar los trabajos de Canoura Quintana, Ferreira Priegue, Meijide Pardo, Santos Castroviejo, o Vallejo Pousada, entre otros²⁰.

Muy relacionado con esta tendencia de estudios sobre actividades concretas, no se han interrumpido las investigaciones sobre la Marina militar y la Armada, aunque analizando nuevos temas relacionados con su larga historia, más allá de la mera descripción positivista de sus acciones armadas. Entre las cuestiones estudiadas merecen especial mención la aplicación de la política imperial en el mar, la política comercial, la diplomacia, la construcción de buques para la Armada, la marinería, etc. Destacan las investigaciones realizadas por historiadores como: Alcalá-Zamora, Cerezo Martínez, Cervera Pery, Cremades Griñán, Gómez-Centurión, Goodman, Herrero Sánchez, Kamen, Manera Regueyra, Martín, Merino Navarro, Mira Caballos, Ortega y Medina, Parker, Pazzis Pi Corrales, Pérez-Mallaina, Stradling, Thompson, etc.²¹.

19 MARTÍNEZ SHAW, C.: “La pesca en la Cataluña del siglo XVIII. Una panorámica”, *Pedralbes, Revista d'Historia Moderna*, 8 (1988); MEIJIDE PARDO, A.: “Estirpes catalanas en La Coruña; J.V. Galcerán, hombre de negocios y político liberal (1765-1837)”, *Pedralbes, Revista d'Historia Moderna*, 7 (1987); Idem: “La penetración económica catalana en el puerto de Mugaros (1760-1830)”, *Pedralbes, Revista d'Historia Moderna*, 4 (1984); REDER GADOW, M.: “Conflictos pesqueros catalano-malagueños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII”, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 13 (1991); VIRUELA MARTÍNEZ, R.: “Difusión de la pesca del bou en el litoral valencia (siglos XVIII i XIX)”, *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*, 53 (1993).

20 CANOURA QUINTANA, A.: *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2000; FERREIRA PRIEGUE, E.: “O desenvolvemento da actividade pesqueira desde a Alta Idade Media o século XVII”, en: FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (Coord.): *Historia da pesca en Galicia*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago, 1998; MEIJIDE PARDO, A.: *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1971; SANTOS CASTROVIEJO, S.: *Historia da pesca e a salazón nas Rías Baixas, dende as ordenanzas xerais da armada de 1748 ata o desentanque do sal de 1870*. Vigo: Mipro, 1990; VALLEJO POUSADA, R.: “Historia da pesca en Galicia (das orixes ata o século XVIII)”, *Pontevedra, Revista de Estudos Provinciais* (2003).

21 ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Barcelona: ed. Planeta, 1975; CEREZO MARTINEZ, R.: *Las armadas de Felipe II*. Madrid: San Martín, 1989; Idem: *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991; CERVERA PERY, J.: *El poder naval en los reinos hispánicos: la marina en la Edad Media*. Madrid: San Martín, 1992; CREMADES GRIÑÁN, C. M. (Coord.): *La Invencible*. Madrid: Anaya, 1987; GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid: ed. Naval, 1988; Idem: *La Invencible y la empresa de Inglaterra*. Madrid: ed. Nerea, 1988; GOODMAN, D.: *Poder y penuria. Gobierno, Tecnología y Sociedad en la España de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 1990; HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*. Madrid: CSIC, 2000; KAMEN, H.: *El Siglo de Hierro. Cambio social en Europa, 1550-1660*. Madrid: Alianza Editorial, 1982; MANERA REGUEYRA, E.: *El buque en la Armada española*. Madrid: Sílex, 1981; MARTÍN, C. - PARKER, G.: *La Gran Armada-1588*. Madrid: Alianza Editorial, 1988; MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981; MIRA CABALLOS, E.: *La Armada Guardacostas de*

Las nuevas tendencias de investigación histórica surgidas en Europa a raíz de la crisis de la historiografía estructuralista han ejercido durante los últimos años gran influencia sobre las nuevas aportaciones que se van produciendo en España sobre la historia de su economía marítima. Son de destacar, en este sentido, las aportaciones sobre la participación en la economía marítima de agentes y grupos sociales concretos, haciendo hincapié en cuestiones como sus mutuas relaciones, su participación en los mercados y en entidades empresariales, gremiales y políticas, sus intereses y comportamientos económicos y sociales, etc. En este sentido son de destacar autores como Aquerreta, Broens, Bustos Rodríguez, Carrasco, Comín, Enciso, Escobedo Mansilla, Franch Benavent, Gárate, García Bernal, Heredia Herrera, Laforet, Luxán, Malamud, Martín Aceña, Melón, Molas Ribalta, Phillips, Rubio Pérez, Sanz Ayán, Solbes, Thompson, Torales, Torres Sánchez, Vilar, etc.²². En suma, son muy

Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550). Sevilla: Muñoz Moya Editor, 1998; ORTEGA Y MEDINA, J.A.: *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII*. 2ª Edición. Málaga: Algazara, 1992; PARKER, G.: *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 1998; PAZZIS PI CORRALES, M.: *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. Madrid: Editorial San Martín, 1989; PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E.: *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias: siglo XVI*. Sevilla: Diputación, 1992; SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España, 1989; STRADLING, R.A.: *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid: Cátedra, 1992; THOMPSON, I. A. A.: *Guerra y Decadencia. Gobierno y Administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: ed. Crítica, 1981.

22 AQUERRETA, S.: *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*. Pamplona: EUNSA, 2001; BROENS, N.: *Monarquía y capital mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)*. Madrid: Editorial de la Universidad Autónoma de Madrid, 1989; BUSTOS RODRÍGUEZ, M.: *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1995; CARRASCO GONZÁLEZ, M. G.: *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 1997; COMÍN, F. - MARTÍN ACEÑA, P.: *La empresa en la historia de España*, Madrid: Editorial Civitas, 1996; ENCISO RECIO, L. M. (Coord.): *La burguesía española en la Edad Moderna*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1996; FRANCH BENAVENT, R.: *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*. Valencia: Institució Alfons el Magnànim, 1986; Idem: *El capital comercial valenciano en el siglo XVIII*. Valencia: Universitat de Valencia, 1989; GÁRATE OJANGUREN, M.-MARTÍN ACEÑA, P. (Eds.): *Economía y empresa en el norte de España (una aproximación histórica)*. En: *Cuadernos de Economía y Empresa, sección Historia*, 1994; GARCÍA BERNAL, C.: *Cargadores a Indias*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992; HEREDIA HERRERA, A.: *Sevilla y los Hombres del Comercio (1700-1800)*. Sevilla: Editoriales Andaluzas Unidas, 1989; LUXÁN, S.-SOLBES, S.-LAFORET, J. J. (Ed.): *El mercado del tabaco en España durante el siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2000; MALAMUD RIKLES, C.: *Cádiz y Saint-Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación de Cádiz, 1986; Idem: *Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725)*. Madrid: Universidad Complutense, 1982; MELÓN JIMÉNEZ, M. A.: *Hacienda, comercio y contrabando en la frontera de Portugal (siglos XV-XVIII)*. Cáceres: Cicon Ediciones, 1999; Idem: *Los orígenes del capital comercial y financiero en Extremadura. Compañías de comercio, comerciantes y banqueros de Cáceres (1773-1836)*. Badajoz: Diputación Provincial de Badajoz, 1992; MOLAS RIBALTA, P.: *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*. Madrid: Cátedra, 1985; MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988; SANZ AYÁN, C.: *Los banqueros de Carlos II*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1989; SERRANO MANGAS, F.: *Los galeones de la Carrera de Indias*. Sevilla: CSIC, 1985; TORALES, C.: *La compañía de comercio de Francisco de Yraeta (1767-1796)*. México: IMCE, 1985; TORRES SÁNCHEZ, R.: *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*. Pamplona: EUNSA, 2000; Idem: "Servir al rey, más una comisión. El fortalecimiento de los asentistas en la Corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII", en: FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P. (Ed.): *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España Moderna*. Alicante: Universidad de Alicante-Caja de ahorros del Mediterráneo, 1997; Idem: "Cuando las reglas de juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII", *Revista de Historia Moderna, anales de la Universidad de Alicante*, 20 (2002); VILAR, P.: "La noción de empresa y empresario, desde los tiempos modernos a los contemporáneos", en: OTAZU, A. (Ed.): *Dinero y crédito (siglos XVI al XIX)*. Madrid: Moneda y Crédito, 1978.

importantes los avances habidos durante los últimos años en el seno de la historiografía española, de manera que poco a poco el nivel de desarrollo de los conocimientos sobre su extensa historia marítima se va aproximando al alcanzado en otros países europeos.

Si hay algún hecho que destaca en el panorama historiográfico del **País Vasco** es el de las enormes desigualdades que se observan en el grado de desarrollo alcanzado por las investigaciones en sus distintos territorios históricos. Estas desigualdades son el resultado de la llegada de influencias historiográficas de muy diverso origen y características sobre los territorios vascos situados a ambos lados de la frontera franco-española. En el País Vasco continental²³ la influencia ejercida por las tendencias de estudio propugnadas por la escuela de Annales ha sido fundamental en el importante desarrollo experimentado por las investigaciones de su historia marítima. La tendencia que más ha influido ha sido la de las investigaciones históricas relativas a puertos y territorios concretos. Es de destacar que la mayoría de las investigaciones estudian la historia de la economía marítima global o de las distintas actividades marítimas correspondientes a puertos concretos -Bayona, San Juan de Luz, etc.- o a la provincia de Lapurdí. Entre los autores más destacados se pueden citar a Garat, Jaupart, Lafourcade, Pasquier, Pontet, Robin, Romanovsky o Turgeon²⁴. Estas investigaciones pecan, quizás, de cierto hermetismo, heredado también de la citada tendencia historiográfica francesa; hermetismo consistente en que frecuentemente no conceden un tratamiento adecuado a las intensas y cruciales relaciones mantenidas a lo largo de su historia por la economía marítima labortana con los restantes territorios marítimos del País Vasco. En los últimos años esta carencia está siendo suplida a medida que se van sumando nuevas vías y metodologías de investigación, desde quienes, como por ejemplo Lafourcade o Priotti, hacen hincapié en el estudio de los grupos sociales participantes en la economía marítima, sus interrelaciones, intereses, asociacionismo, etc., hasta quienes, como Arcocha, han emprendido investigaciones sobre la presencia vasca en las costas de Canadá partiendo del mundo de la filología. Estas nuevas líneas de investigación han surgido de colaboraciones entre investigadores -como la ya citada, editada por Mollat- procedentes de Canadá y de todo el País Vasco, que de manera progresiva tienen en cuenta las relaciones económicas, sociales, culturales, políticas, etc., de los territorios vascos de ambos lados de la frontera franco-

23 Se recurre al empleo de las denominaciones de “País Vasco continental” y “País Vasco peninsular” para referirse a ambos sectores del País Vasco ubicados en el estado francés y en el español respectivamente. Se prefiere el uso de estas denominaciones, de general aceptación en los estudios de geografía desde al menos la década de los 80 del siglo XX, sobre otras que se refieren a las mismas demarcaciones administrativas y geográficas, pero que pueden dar pie a confusiones o están aquejadas de connotaciones políticas. Véase al respecto: GÓMEZ PIÑEIRO, F.J.: *Geografía de Euskal Herria*. Barcelona: Oikos-Tau, 1985, pp. 11-12.

24 GARAT, J.: *La grande aventure des pêcheurs basques, baleine, morue, sardine, thon*. Biarritz: Atlantica, 1998; JAUPART, F.: *L'activité commerciale et maritime de Bayonne au XVIIIe siècle*. Bayona: Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 1974; Idem: *Histoire maritime de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure aux XVIIe et XVIIIe siècles*. Bayona: Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne, 1981; LAFOURCADE, M.: “Saint-Jean-de-Luz, port de pêche au XVIIIe siècle”, *Zainak*, 21 (2002); PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques*. Paris: Éditions S.P.M., 2000; PONTET, J.: *Bayonne un destin de ville moyenne à l'époque moderne*. Biarritz: J. et D., 1990; ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques au XVIIIe siècle*. San Sebastián: Elkarlanean, 2002; ROMANOVSKY, V.: *Le Spitsberg et les baleniers basques*. Biarritz: Atlantica, 1999; TURGEON, L.: *Pêches basques en Atlantique Nord (XVIIe-XVIIIe siècle)*. Etude d'économie maritime. Burdeos: Université de Bordeaux, 1982.

española²⁵.

Las importantes investigaciones sobre la historia marítima vasca que a principios del siglo XX fueron emprendidas por una floreciente generación de investigadores del País Vasco peninsular dentro de las tendencias positivistas entonces en boga, fueron interrumpidas bruscamente a partir de 1936. Entre otros destacan las figuras de Artiñano y Galdacano, Guiard y Larrauri, o Labayru. Durante el lapso de tiempo iniciado tras la citada fecha y hasta el advenimiento de la renovación historiográfica antes mencionada en la década de los 70 del siglo, se produjeron de manera muy puntual algunas aportaciones, como las de CiriQUIAÍN-Gaiztarro, que se caracterizan por su continuismo dentro de los cánones del positivismo²⁶. Esta tendencia historiográfica que prima la exposición de los datos objetivos contenidos en la documentación histórica sobre la elaboración por el investigador de nuevas interpretaciones de los acontecimientos mediante la combinación de los datos procedentes de distintas fuentes, tratados de manera crítica, de alguna manera continúa aún hoy en vigor en la historiografía del País Vasco peninsular. Efectivamente, algunos autores priorizan en sus estudios la publicación de la documentación consultada a su interpretación, caso de Tellechea Idígoras o Garmendia Arruabarrena. Esta pervivencia es perceptible también en la tendencia de la historia institucional que analiza las características de estructuración, organización y funcionamiento de determinadas instituciones históricas gremiales -cofradías- desarrolladas por investigadores como Bikandi, Erkoreka, García Fernández, o Garmendia Larrañaga²⁷.

25 ARCOCHA-SCARCIA, A.: “Itsassoco biayetaco othoitcen araldea, <<La série de prières pour les voyages en mer>> de Joannes Etcheberri de Ciboure (1627)”, *Lapurdum*, 4 (1999); LAFOURCADE, M.: *Mariages en Labourd sus l’Ancien Régime. Les contracts de mariage du Pays de Labourd sus le règne de Louis XVI (Etude juridique et sociologique)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1989; PRIOTTI, J.P.: *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle: genèse d’une croissance*. Villeneuve d’Ancq: Presses Universitaires du Septentrion, 2004; Idem: *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2005; Idem: “El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI”, *Itsas Memoria*, 4 (2003); Idem: “Des financiers de la mer: les marchands de Bilbao au XVIe eta au début du XVIIe siècle”, en: MOLLAT, M. (Ed.): *L’aventure maritime du golfe de Gascogne...*, op. cit.; Idem: *Los Echávarri: mercaderes bilbainos del siglo de oro. Ascenso social y económico de una familia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1996; Idem: “Protagonistas de la ciudad y comerciantes europeos en el mercado bilbaíno del XVI”, *Congreso de Historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, XII (2003), vol. 1; PROULX, J.P.: *Basque whaling in Labrador in the 16th century*. Ottawa: Canada Communication Group, 1992.

26 ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: *La arquitectura naval española (en madera)*. Madrid: 1914; CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1986; Idem: *Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián: Ediciones vascas, 1979; GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Bilbao: Imprenta y librería de Jose de Astuy, 1913; Idem: *La industria naval vizcaína: anotaciones históricas y estadísticas, desde sus orígenes hasta 1917*. Bilbao: Librería Villar, 1918; LABAYRU, E. J.: *Historia general del señorío de Bizcaya*. 8 vol., Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1967-1970.

27 BIKANDI, J. J.: “Cofradías de pescadores”, vol. VI, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1989; ERKOREKA, J. I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria: Gobierno Vasco, 1991; Idem: *Estudio histórico de la Cofradía de Mareantes de Portugalete; orígenes, organización y funciones*. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 1993; GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: “Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascas (siglos XIV al XVI)”, en: MOLLAT, M. (Ed.): *L’aventure maritime, du golfe de Gascogne...*, op. cit.; Idem: “Las cofradías de oficios en el País Vasco durante la Edad Media (1350-1550)”, *Studia Historica, Historia Medieval*, 15 (1997); GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: “Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias”, *Cuadernos de sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 13 (1990); Idem: “Catálogo de los vascos en el Archivo General de Indias”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXIX-XL (1983-1984); GARMENDIA

De lo hasta ahora expuesto se habrá deducido que la introducción de las tendencias de cuño estructuralista, tanto en las metodologías aplicadas como en los planteamientos de las investigaciones, se produjo muy tardíamente en la historiografía del País Vasco peninsular, en torno a la década de los 70 del pasado siglo. Este importante atraso ha acarreado unas consecuencias transcendentales sobre la historiografía vasca desarrollada en lo sucesivo; consecuencias que aún hoy continúan ejerciendo su peso. Los primeros investigadores de aquel momento se hallaron con la enorme tarea de tener que reconducir por nuevos derroteros, propugnados por las escuelas Marxista y de Annales, las maneras de hacer e interpretar la historia vasca en general, sobre todo lo relativo a sus aspectos económicos y sociales. Es decir, urgía la revisión del devenir económico y social en general, haciendo hincapié de manera global en las causas y consecuencias de los principales procesos y transformaciones acaecidos a lo largo de la historia. Destacaron en esta tarea, que se podría calificar de sobrehumana teniendo en cuenta los medios tecnológicos que entonces tenían a su alcance, autores como Bilbao, Fernández de Pinedo, Fernández Albaladejo o García de Cortázar. Su labor fue crucial en el futuro de las investigaciones sobre la historia marítima y en especial sobre la historia de su economía. Por una parte, la premura por impulsar la renovación historiográfica incentivó en estos historiadores la elaboración de un modelo evolutivo o una periodización general de la historia, sobre todo de los altibajos económicos y sociales, aplicado a todo el País Vasco peninsular; modelo de periodización general fruto, no de la síntesis de una abundante producción historiográfica sobre los múltiples aspectos de la historia vasca, que de ninguna manera acaeció antes de los años 70, a excepción de las obras del positivismo de inicios del siglo XX, sino de la citada urgencia revisionista. Ello provocó que las actividades marítimas fueran estudiadas de manera subsidiaria, incluso dependientes de otras actividades y sectores económicos, considerados de mayor peso o trascendencia en la evolución histórica del país, como ocurre en las obras de Bilbao, Uriarte Ayo, etc²⁸.

LARRAÑAGA, J.: *Gremios, oficios y cofradías en el País Vasco*. San Sebastián: Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, 1979; TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: *Otra cara de la Invencible: la participación vasca*. San Sebastián: Sociedad guipuzcoana de ediciones y publicaciones, 1988.

28 BILBAO, L.M.: "El ascenso mercantil del País Vasco en los siglos XIII al XVI", *Cuadernos de Alzate. Revista vasca de la cultura y las ideas*, 31 (2004); Idem: "El comercio marítimo de la Villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI", *Congreso de Historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, XII (2003), vol. 1; Idem: "Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica", *Itsas Memoria*, 4 (2003); Idem: "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII", *Saioak*, 1 (1977); Idem: "Exportación y comercialización de las lanas de Castilla durante el siglo XVII, 1610-1720", en: *EL PASADO histórico de Castilla y León*, vol. 2, Burgos: Junta de Castilla y León, 1983; Idem: "La introducción y expansión del maíz y su incidencia en la economía del País Vasco", *Historia General de Euskalherria*, 6 (1981); Idem: "Protoindustrialización y cambio social en el País Vasco (1500-1830)", *Letras de Deusto*, 29 (1984); Idem: "Transformaciones económicas en el País Vasco...", op. cit.; FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: Cambio económico e historia*. Madrid: Akal, 1975; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*. Madrid: Siglo XXI, 1974; Idem: "Estructura de los sectores agropecuarios y pesqueros vascos (1700-1890)", *9º Congreso de Estudios Vascos*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1983; Idem: "Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90", *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t.IV: *La Corona de Castilla*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998; GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1966; URIARTE AYO, R.: *Estructura, desarrollo y crisis de la*

Por otra, el generalizado recurso a este modelo por parte de los historiadores vascos, no como lo que fue -un mero artificio racional elaborado en un momento determinado para que sirviera al discurso científico- sino como si se tratara de una verdadera síntesis de la historia económica y social del País Vasco, ha motivado que la mayoría de las posteriores aportaciones del ámbito de la historia económica o social de época moderna se hayan circunscrito a determinados momentos de los siglos XVI y XVIII, considerados de auge y crecimiento, frente a un largo, oscuro, crítico, ruinoso, en suma desconocido siglo XVII. Efectivamente, imbuidos de la crucial influencia de la escuela de Annales, diversos historiadores vascos se lanzaron pronto a tratar de suplir las carencias de conocimiento existentes sobre la historia marítima, procediendo al estudio de determinadas actividades marítimas, aunque estas investigaciones mayoritariamente se han centrado en los mencionados dos siglos. Exponente de esta influencia hay que reseñar los estudios históricos de los puertos del País Vasco peninsular impulsados por el Gobierno Vasco²⁹.

Como resultado, se han producido importantes aportaciones, muchas de ellas fuera del ámbito propiamente vasco, dentro de las distintas tendencias historiográficas francesas y españolas ya citadas, sobre la participación vasca en determinadas actividades marítimas. Destacan los trabajos sobre el comercio marítimo, algunos centrados en el desarrollado en determinados puertos, como Bilbao, que en su gran mayoría se circunscriben al siglo XVI o al XVIII, como los de Barkham, Laborda Martín, Uriarte Ayo, o Zabala³⁰. Otra actividad que ha sido objeto de especial preferencia por parte de los historiadores es la de las pesquerías transoceánicas del siglo XVI, con destacadas obras de investigadores como Huxley, Barkham,

siderurgia tradicional vizcaína (1700-1810). Bilbao: Universidad del País Vasco, 1988; Idem: “Hierro vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

29 BENITO DOMÍNGUEZ, A.M.: *Estudio histórico del puerto de Getaria: Getaria, una villa volcada al mar*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 1999; GINER SERRANO, M.J.: *Estudio histórico del puerto de Elantxobe*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2001; MORAZA BAREA, A.: *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2000; OCHOA DE ZABALEGUI IRIARTE, T.: *Estudio histórico del puerto de Armintza*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 1998; ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *Estudio histórico del puerto de Zumaia: Zumaia, historia de un puerto*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2000; RIVERA MEDINA, A.M.: *Estudio histórico del puerto de Bermeo: Bermeo: un puerto, una historia*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1997.

30 BARKHAM, M.: “Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en Bilbao, San Sebastián y Madrid, 1500-1630”, *ACTAS del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, t.1. Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1994; Idem: “El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4 (2003); LABORDA MARTÍN, J. J.: “El arranque de un largo protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII”, *Saioak*, 2 (1983); MUGARTEGUI, I.: “Las actividades de intermediación: transporte y comercio del País Vasco marítimo a fines del XV”, en: ORELLA, J. L. (Ed.): *El pueblo vasco en el Renacimiento (1491-1521)*. Bilbao: Ediciones Mensajero, 1994; ZABALA URIARTE, A.: “El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII”, *Itsas Memoria*, 4 (2003); Idem: *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII. El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*. San Sebastián: Haranburu, 1983; Idem: *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao (1700-1810)*. Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994.

Azkarate, Azpiazu, etc.³¹. Las investigaciones sobre la pesca desarrollada en el propio litoral vasco peninsular, salvo algunas excepciones, se han centrado mayoritariamente en los finales del siglo XVIII y el siglo XIX, transmitiendo para los períodos anteriores una imagen llena de generalidades, tópicos y mitos, elaborados mediante un empleo pseudo-científico de los datos recabados por los etnógrafos y los antropólogos del siglo XX. Se pueden citar las obras de Apraiz, Bikandi, Enríquez, Gracia Cárcamo, López Losa, Rivera Medina o Sesmero³². La construcción naval ha conocido un tratamiento mucho menos destacado a nivel de la historiografía vasca en general, de manera que salvo algunas excepciones como las de Acedo, Barkham, Rivera Medina, Odriozola, o Zabala³³, la mayoría de las nuevas aportaciones se han producido en el ámbito guipuzcoano. Idéntico fenómeno se observa en los estudios sobre la participación vasca en actividades “militares” como el corso o la Armada, entre los que se deben citar las aportaciones de Arenillas, Ferrer Mallol, Gracia Cárcamo, Murugarren, Otero Lana, etc.³⁴. En este caso las carencias de estudio son aún más importantes, quizás debido al

31 AZKARATE, A. et al.: *Los balleneros vascos del siglo XVI...*, op. cit.; AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Balleneros vascos en el Cantábrico*. San Sebastián: Ttartalo Argitaletxea, 2000; BARKHAM, M.: “French Basque <<New Found Land>>, entrepreneurs and the import of codfish and whale oil to northern Spain, c.1580 to c.1620: The case of Adam de Chibau, burgess of Saint-Jean-de-Luz and <<Sieur de St. Julien>>”, *Newfoundland Studies*, 10 (1994); Idem: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, *Itsas Memoria*, 3 (2000); HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540 - c. 1630)”, *Itsas Memoria*, 1 (1996); HUXLEY, S.: “Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain (siglo XVI)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXV (1979); Idem: “Burgos insurance for Basque ships, 1547-1592”, *Archivaria*, 11 (1980); Idem: “Mercantile Community in inland Burgos”, *Geographical Magazine*, XLVI (1973); Idem: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas”, vol. III, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984; Idem: “Vascos en Terranova. Dos cartas de afletamiento de naves en San Sebastián”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 14 (1978).

32 APRAIZ, J.A.: “La pesca en Euskalerría. La pesca costera”, vol. I, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984; APRAIZ, J.A.-BIKANDI, J.J.: “La pesca en Euskalerría. La pesca del litoral”, vol. II, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984; BIKANDI, J. J.: “Aspectos sociales de la actividad pesquera. Ciclos laborales y compañías pesqueras”, vol. IV, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1987; ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.-SESMERO CUTANDA, E.: “La pesca en Vizcaya. A comienzos de la Edad Moderna”, en: MOLLAT, M. (Ed.): *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne...*, op. cit.; GRACIA CÁRCAMO, J.: “Los conflictos sociales en la cofradía de Bermeo a fines de la Edad Media, a través de sus ordenanzas”, *CONGRESO de estudios históricos: Vizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, 1985; Idem: “La crisis de la pesca vizcaína en el final del Antiguo Régimen”, *Anuario de Estudios Marítimos <<Juan de la Cosa>>*, 3 (1979-1980); LÓPEZ, E.: “Escabeche, salazón y conserva. Una primera aproximación a la transformación del pescado en el País Vasco (1795-1975)”, *LAS CONSERVAS de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*. San Sebastián: Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997; Idem: “La pesca en el País Vasco una visión a largo plazo (siglos XIX-XX)”, *Itsas Memoria*, 3 (2000); Idem: “La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. Las Cofradías de mareantes en la costa vasca (XIV-finales del siglo XIX/principios del XX)”, *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 15 (1997); RIVERA MEDINA, A. M.: “Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya (siglos XV al XVIII)”, *Itsas Memoria*, 3 (2000).

33 ACEDO, J.A.: *Carpinteros de ribera vizcainos*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaina, 1978; Idem: *La construcción naval en Vizcaya*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaina, 1978; BARKHAM, M.: “La construcción naval vasca en el siglo XVI, la nao de uso múltiple”, *Cuadernos de sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 3 (1984); ODRIUZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002; RIVERA MEDINA, A. M.: “Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad”, *Itsas Memoria*, 2 (1998); ZABALA, A.: “El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI”, *Itsas Memoria*, 2 (1998).

34 ARENILLAS SAN JOSÉ, O.: “Los servicios militares de la noble villa de Portugalete. Siglos XVI-XVII”, en: VV.AA.: *Portugalete en la Edad Moderna: tres estudios monográficos*. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2001; FERRER MALLOL, M. T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona: CSIC,

hecho de que el período más floreciente del curso fuese precisamente ese “desastroso” siglo XVII.

Quizás un perfecto espejo de las carencias mencionadas y de otras constituye los sucesivos números de la revista *Itsas Memoria*, publicada por el Museo Naval de San Sebastián, monográficamente dedicados a una actividad concreta, con un claro afán de englobar las más novedosas aportaciones y avances de conocimiento habidos. Tras el primer número, antes citado, dedicado a la elaboración de un estado de la cuestión historiográfica de la historia marítima vasca, los restantes, el segundo sobre la construcción naval, el tercero sobre la pesca, el cuarto sobre el comercio y el quinto sobre la guerra marítima y el curso engloban obras de autores, la mayoría ya citados en esta revisión historiográfica, principalmente centradas en los siglos XVI y XVIII³⁵. En esta revista se han publicado también diversas aportaciones de algunos de los principales historiadores que están ensayando nuevas vías de investigación más allá de la tendencia estructuralista aún imperante en el seno de la historiografía vasca. Nuevas tendencias que tratan de responder a nuevas preguntas, aplicando renovadas metodologías de investigación, con el propósito de avanzar en el conocimiento histórico más allá de los estrechos límites autoimpuestos por quienes a toda costa continúan aferrados al modelo evolutivo construido hace ya bastantes décadas por los continuadores de las tendencias estructuralistas entonces en boga.

En los últimos años, al compás de lo que está sucediendo tanto en la historiografía española como en las de otros países occidentales, se van perfilando nuevas tendencias de investigación³⁶. Quizás las principales aportaciones vienen de la mano de historiadores que

2000; GRACIA CÁRCAMO, J.: “Las levas de marinería y la cofradía de pescadores de Bermeo en el siglo XVIII”, en: VV. AA.: *Historia de la Economía Marítima...*, op. cit.; GUEVARA, J.R.: “El curso en el País Vasco del XVI”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 245-278; MURUGARREN, L.: *Korsariak eta piratak*, col. *Bertan*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994; OTERO LANA, E.: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 193-227; PHILLIPS, C.R.: “Naval Recruitment and Basque Resistance in Early Modern Times”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 173-185; RIVERA MEDINA, A.M.: “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medioevo a la Modernidad”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 117-133.

35 En el segundo número titulado *La construcción naval en el País Vasco* (1998) del conjunto de diez artículos correspondientes a la Edad Moderna son tan sólo tres los que más o menos tratan el siglo XVII, de ellos dos dedicados a Gipuzkoa; en el tercer número titulado *La pesca en el País Vasco* (2000), de nueve artículos tan sólo tres tratan de igual manera el siglo XVII, dos de ellos situados en Gipuzkoa; en el cuarto titulado *Transporte y comercio marítimos* (2003), de 15 artículos tan sólo cuatro tocan el siglo XVII y de ellos dos de nuevo correspondientes a Gipuzkoa; y en el quinto número titulado *Guerra marítima, corso y piratería* (2006), de 17 artículos tan sólo seis se acercan al siglo XVII, sin que en este caso se produzca una clara preponderancia de territorio vasco alguno. En suma, como poco después se comentará los principales esfuerzos al objeto de enmendar la deficiente situación de los estudios sobre historia marítima se están produciendo en Gipuzkoa.

36 Algunos de los principales promotores del citado modelo de periodización global, como Bilbao, en recientes publicaciones comienzan también a relativizar y matizar sus anteriores posturas de cuño estructuralista y a mencionar siquiera el trascendental peso de la acción humana (comerciantes, empresarios, empresas...), es decir, de sus intereses personales en la historia: “La historia del comercio es la historia de los comerciantes. La frase no es mía. Los historiadores de mi generación la oíamos repetir a nuestros maestros, que nos la proponían como uno de los principios por los que debíamos guiarnos para avanzar por senda segura en el conocimiento histórico. Aquella especie de postulado, brindado entonces sin demostración, cuenta hoy con soporte argumental. Ciertos enfoques actuales sobre Economía Internacional hacen descansar en la empresa, específicamente en su capacidad innovadora y en sus estrategias, gran parte de la causalidad en la configuración del orden comercial, contrastando en esto con orientaciones más tradicionales que hacían de la dotación relativa de recursos el fundamento de los intercambios entre

investigan el mundo de los agentes protagonistas de actividades como el comercio, de las empresas y empresarios dedicados al comercio, de las redes de relaciones sociales y económicas, de los mercados, etc., entre las que cabe destacar las obras de Álvarez Gila, Angulo Morales, Azcona Guerra, Basurto, Fernández González, Imízcoz Beunza, Lange, Rueda, etc.³⁷. Otros investigadores se han acercado al estudio de la historia marítima vasca partiendo de otras disciplinas científicas como pueden ser la Antropología, con destacadas obras de autores como Caro Baroja, y la Ingeniería naval con aportaciones como las de Apestegui³⁸. En resumen, a pesar de que se están produciendo importantes aportaciones en el estudio de la economía y sociedades marítimas en el País Vasco, resta aún mucho trabajo por realizar en los distintos aspectos de las mismas, pero sobre todo se echan en falta trabajos que estudien la economía y sociedades marítimas en su conjunto.

países. Marineros, pescadores, mercaderes, armadores, autoridades consulares y cuantos en general ejercían en el País Vasco oficios relacionados con la actividad comercial que miraba al exterior, mostraron a lo largo de aquellos tiempos disponer de capacidad innovadora y sentido de la estrategia suficientes como para adecuarse a los cambios experimentados por un orden económico europeo y mundial en intensa y rápida mutación...” (BILBAO, L.M.: “El ascenso mercantil...”, op. cit., p. 143).

37 ÁLVAREZ GILA, O. - ANGULO MORALES, A. (Eds.): *Las migraciones vascas en perspectiva histórica (siglos XVI-XX)*. Bilbao: Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, 2002; ANGULO MORALES, A.: “Comercialización y contrabando de tabaco en el País Vasco durante el antiguo régimen”, *Vasconia*, 31 (2001); Idem: “Los comisionados del Banco de San Carlos en las capitales vascongadas (1782-1808)”; Idem: “El control y la persecución de los mercaderes portugueses en la Castilla de la primera mitad del siglo XVII”, en: GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (Ed.): *Exclusión, recismo y xenofobia en Europa y América*. Bilbao: Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, 2002; Idem: *Del éxito en los negocios al fracaso del consulado. La formación de la burguesía mercantil de Vitoria (1670-1840)*, Bilbao: Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, 2000; Idem: *Las puertas de la vida y la muerte: la administración aduanera en las Provincias Vascas (1690-1780)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995; Idem: “El mercado y el comerciante. Formas de organización mercantil y vida cotidiana en Vitoria (siglos XVII y XVIII)”, en: IMÍZCOZ, J. M. (Dir.): *La vida cotidiana en Vitoria en la Edad Moderna y Contemporánea*. San Sebastián: Txertoa, 1995; ANGULO MORALES, A. - IMÍZCOZ BEUNZA, J. M.: “Burguesía y redes de relaciones en la sociedad del Antiguo Régimen. Reflexiones para un análisis de los actores sociales”, en: ENCISO RECIO, L. M. (Coord.): *La burguesía española...*, op. cit.; AZCONA GUERRA, A. M.: *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*. Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, 1996; BASURTO, R.: *Comercio y burguesía mercantil en Bilbao, en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1983; Idem: “Linajes y fortunas mercantiles de Bilbao del siglo XVIII”, *Itsas Memoria*, 4 (2003); FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: *Comerciantes vascos en Sevilla*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2000; IMÍZCOZ BEUNZA, J. M. (Dir.): *Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995; LANGE, J.: *Economía rural tradicional en un valle vasco. Sobre el desarrollo de estructuras mercantiles en Zeberio en el siglo XVIII*. Bilbao: Ediciones Beitia, 1996; RUEDA, N.: *La compañía de comercio <<Gardoqui e Hijos>>. Sus relaciones políticas y económicas con Norteamérica (1770-1780)*. Vitoria: Gobierno Vasco, 1992.

38 APESTEGUI, C.: “Aproximación a la vida y obra de Antonio de Gaztañeta”, en: VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. San Sebastián: Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa-Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1992; Idem: “Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”, en: ALVES, F. (Ed.): *Proceedings. International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia-Metropolitano de Lisboa, 1999; Idem: “La Arquitectura Naval entre 1650 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria*, 2 (1999); APESTEGUI, C. - IZAGUIRRE, M. - LEÓN, C.: *La aventura del Guadalupe*. Barcelona: Lunxerg, 1997; CARO BAROJA, J.: *La hora navarra del siglo XVIII (Personas, familias, negocios e ideas)*, Pamplona: Instituto Príncipe de Viana, 1969; Idem: *Los vascos y el mar*. San Sebastián: Txertoa, 1981; RUBIO-ARDANAZ, J.A. (Dir.): *La pesca y el Mar en Euskal Herria*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2002.

Como poco antes se apuntaba, las principales renovaciones historiográficas en el campo de los estudios sobre la historia marítima del País Vasco peninsular se están produciendo en **Gipuzkoa**, aunque bien es cierto que las tendencias historiográficas que en ella han predominado son las ya mencionadas. Efectivamente, al igual que en el resto del País Vasco peninsular, las investigaciones emprendidas durante las décadas iniciales del siglo XX, dentro de la tendencia positivista de la época, por historiadores como Múgica fueron interrumpidas a partir de 1936, iniciándose un largo período de décadas de inactividad historiográfica casi absoluta, salvo alguna que otra aportación como la de Imaz, producidas al margen de las principales tendencias historiográficas del resto de Europa. La influencia del positivismo, permanece aún hoy en vigor en la historiografía guipuzcoana en obras sobre cuestiones marítimas de historiadores como Garmendia Arruabarrena, Herreros, Lazcano, o Tellechea Idígoras³⁹. Tras la renovación historiográfica iniciada en la década de los 70 del siglo XX, consistente en la adopción de las metodologías y de los enfoques propugnados por las tendencias historiográficas estructuralistas, el conocimiento de la historia marítima de Gipuzkoa se ha visto enriquecida por numerosas aportaciones. En consecuencia ha heredado las mismas carencias que afectan a la historia marítima de todo el País Vasco peninsular: se continúa equiparando el modelo de periodización general de la economía vasca, elaborado por los iniciadores de la renovación historiográfica de los años 70, con una verdadera síntesis histórica y consiguientemente las principales aportaciones en historia marítima se circunscriben a los siglos XVI y XVIII.

Además de las investigaciones que analizan determinadas actividades marítimas como subsidiarias de otras, caso de la industria del hierro tratada por autores como Díez de Salazar o Carrión, destacan las que se centran en el estudio de una actividad concreta. Pero no todas las actividades han merecido un tratamiento equitativo, de manera que mientras algunas como las pesquerías transoceánicas, el comercio marítimo o la construcción naval han sido objeto de una destacada atención por parte de los historiadores, como Amezaga, Ayerbe, Ceberio, Gárate, Huxley, Miguel, Odriozola, etc., otras, caso de la pesca del litoral, el corso o la participación en la Armada, continúan aún en mayor o menor grado sumidas en la penumbra, ya que son insuficientes las aportaciones habidas, obra de autores como Astigarraga, Guevara, o Zumalde⁴⁰. Esta situación implica que continúan sin ser debidamente analizadas las

39 GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: “Armadores y armadas de Guipúzcoa (1685-1892)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 19 (1985); HERREROS, V. J., et al.: “Análisis paleográfico y diplomático de la carta de afletamiento (1550-1611)”, *Mundaiz*, 42 (1991); Idem: “Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Fuenterrabía, 1361-1550”, *Cuaderno de Sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 1 (1983); IMAZ, J. M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa a fines del XVI*. San Sebastián: Diputación Provincial de Guipúzcoa, 1944; LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. San Sebastián: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, 1986; MÚGICA, S.: “Organización marítima”, en: CARRERAS Y CANDY, F. (Ed.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, tomo: *Guipúzcoa*, Barcelona: 1910; TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: “Servicios de marinería de Guipúzcoa en el siglo XVI (1581-1587). Algunos documentos de la colección Vargas Ponce”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 21 (1987).

40 AMEZAGA ARESTI, V.: *Hombres de la Compañía de Caracas*. Bilbao: Gran Enciclopedia Vasca, 1979; ASTIGARRAGA, J.: “La Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico (1770-1782)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 48 (1992); AYERBE, M. R.: “Nuevos datos sobre el comercio y la industria naviera guipuzcoana en el siglo XVI”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 44 (1988); CARRIÓN ARREGUI, I. M.: “La fabricación de grandes anclas de navíos en el siglo XVIII en Gipuzkoa”, *Itsas Memoria*, 2 (1998); Idem: *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1991; CEBERIO CASTRO, I. M.: *Estudio histórico de la casa lonja de Bedua*. San Sebastián: Diputación

estrechas relaciones de interdependencia existentes entre las distintas actividades económicas del pasado, especialmente entre las marítimas; hecho realmente sorprendente habida cuenta de que las citadas relaciones constituyen un factor de primer orden en el funcionamiento a lo largo del tiempo de cualquier actividad.

La historiografía guipuzcoana destaca dentro de la general vasco-peninsular por avanzar con mayor rapidez hacia la adopción de renovadas metodologías de investigación y de nuevos enfoques de análisis y estudio de su economía marítima a lo largo de la historia. Este hecho es constatable, como antes se ha mencionado, con tan sólo una simple revisión de los artículos publicados en los tres números de la revista *Itsas Memoria* dedicados a una actividad marítima específica: de los únicos diez artículos que más o menos se “aventuran” a penetrar en el siglo XVII, seis son relativos a la historia marítima de Gipuzkoa. Esta evolución está aconteciendo a raíz de la conjunción principalmente de dos razones. Por una parte, diversos historiadores se han sumado a las nuevas corrientes europeas de investigación histórica que prestan su atención al estudio de las variadas y complejas redes de relaciones interpersonales entre los múltiples protagonistas de los acontecimientos del pasado, de los distintos mercados en que se evidencian esas relaciones, de las características de organización y funcionamiento de sus empresas y otras instituciones asociativas, de la conflictividad más o menos expresa resultante del juego de enfrentamiento y de conjunción de los distintos intereses de los citados protagonistas, etc.

Por otra parte, aquellos historiadores que han avanzado en el estudio de etapas cronológicas, de temas y de cuestiones hasta ahora poco o nada estudiados, se han encontrado con la manifiesta evidencia, no sólo de la insuficiencia o incapacidad, sino de la invalidez del modelo de periodización general de la historia moderna vasca para explicar, de manera siquiera aceptable, la evolución de todas y cada una de las actividades marítimas durante los siglos XVI, XVII y XVIII en su integridad. Este modelo elaborado allá por los años 70 del siglo XX es aún hoy considerado por muchos como el resultante de una ardua labor de síntesis de los avances habidos en el conocimiento de la historia de las estructuras económicas y sociales de mano de las tendencias historiográficas estructuralistas. Para

Foral de Gipuzkoa, 1989; DÍEZ DE SALAZAR, L. M.: *Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*. 2 tomos, San Sebastián: Haramburu, 1983; GÁRATE OJANGUREN, M.: “El Consulado de San Sebastián y el comercio con Indias (Su papel decisivo en la Compañía de Caracas)”, *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 16 (1982); Idem: *El proceso de desarrollo económico en Gipuzkoa*. San Sebastián: Cámara de comercio, industria y navegación de Guipúzcoa, 1976; Idem: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián: Grupo doctor Camino, 1990; Idem: “La Real Compañía de La Habana y el puerto de Veracruz (Relaciones económicas y comerciales)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 49 (1993); Idem: “La Real Compañía Sardinera de Guetaria”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 38 (1982); Idem: “San Sebastián y el comercio libre con Indias. Repercusiones económicas”, *ACTAS del coloquio sobre libre comercio*, Cádiz: Edición de la Fundación del Banco Exterior, 1987; GÓMEZ RIVERO, R.: “La Superintendencia de Construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1598-1611)”, *AHDE* (1986); GUEVARA, J.R.: “El curso Hondarribiarra (1690-1714)”, *Boletín de Estudios del Bidasoa*, 15 (1997); HUXLEY, S.: “Vascos en Terranova. Dos cartas de afletamiento de naves en San Sebastián”, *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 14 (1978); MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispano americano a través de Pasajes-San Sebastián (1778-1795)*. San Sebastián: Grupo doctor Camino, 1990; ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997; ZUMALDE, I.: “Un ejemplo significativo del curso en la Guipúzcoa del siglo XVI”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 41 (1985).

contextualizar los avances guipuzcoanos que se están produciendo en materia de historia marítima hay que tener en cuenta que los resultados de toda investigación que penetre algo en las cuestiones y períodos poco estudiados hasta el momento discrepan inmediatamente con los contenidos del citado modelo. Nunca se debe obviar el específico carácter fronterizo de la provincia, escenario de la ininterrumpida competencia entre las ambiciones imperialistas de distintos reinos y las agresivas políticas mercantiles aplicadas por los restantes territorios históricos del País Vasco. Es decir, en Gipuzkoa los efectos positivos y negativos derivados de esta doble competitividad económica y político-militar constituyen una verdadera constante histórica, de manera que, a medida que se avanza en el conocimiento de los acontecimientos de su pasado, mediante la aplicación de nuevos enfoques de estudio, pronto se ponen en entredicho los modelos interpretativos que los historiadores elaboramos. En suma, el principal resultado de la mencionada conjunción de factores es la multiplicación de enfoques y de metodologías que está aconteciendo a la hora de abordar cuestiones relacionadas con la historia marítima guipuzcoana, de lo cual son un buen exponente las investigaciones de Alberdi, Aragón, Azpiazu, Barkham, Gárate, Mugartegui, Odriozola, Rilova, etc.⁴¹.

41 ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o víveres en los siglos XVI-XVII, base del sistema económico de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4 (2003); Idem: “La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 3 (2000); Idem: “Las redes comerciales guipuzcoanas en la conformación del tráfico de la plata peruana a través del puerto de Buenos Aires: los casos de Maleo y de Martiarena”, en: PANIAGUA PÉREZ, J. – SALAZAR SIMARRO, N. (coord.): *Ophir en las Indias: estudios sobre la plata en américa, siglos XVI-XIX*. León: Universidad de León, Área de Publicaciones, 2010; ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. San Sebastián: Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2001; Idem: “Cofradía de los Gloriosos Patriarcas San José y San Andrés de carpinteros, toneleros y canteros de San Sebastián: Un ejemplo de oligarquización (siglos XVI al XVIII)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 37 (2003); Idem: “Los podavines: labradores jornaleros en San Sebastián durante los siglos XV al XVIII”, *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 33 (1999); ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: *Entre Allepunta y Mollarri. Historia de un pueblo marítimo*. Zarautz: Ayuntamiento de Zarautz - Museo de Arte e Historia de Zarautz, 2004; Idem: “El proceso de institucionalización de las cofradías guipuzcoanas durante la Edad Moderna: Cofradías de mareantes y de podavines”, *Vasconia*, 30 (2000); Idem: “La resistencia frente a la política de las autoridades de Marina en Guipúzcoa durante el período borbónico”, en: PORRES MARIJUÁN, R. (Ed): *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascas (siglos XV-XVIII)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2001; Idem: “Le commerce du fer basque et des produits alimentaires français dans les ports du Guipuzcoa à la fin du XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle”, en: PRIOTTY, J. P.-SAUPIN, G.: *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2008; Idem: “Relaciones comerciales entre puertos franceses y guipuzcoanos en las décadas finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII: síntoma de vitalidad económica”, *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 27 (2007); AZPIAZU ELORZA, J.A.: “Las conservas de pescado en Gipuzkoa: de la Edad Media al siglo XVIII”, *LAS CONSERVAS de pescado...*, op. cit.; Idem: “Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4 (2003); Idem: *Picas vascas en Flandes. Historias de armas en Euskal Herria*. San Sebastián: Ediciones Ttarttalo, 2002; Idem: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. 2 vols. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Gipuzkoa, 1990; Idem: *Un mercader en el reino de Felipe II: el eibarrés Martín López de Isasi*. Eibar: Ayuntamiento de Eibar, 1999; BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaya 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil”, vol. III, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1987; GÁRATE OJANGUREN, M.: “Los asientos de tabaco caraqueño con Holanda en el siglo XVIII”, en: LUXÁN, S., et al. (Ed.): *El mercado del tabaco en España...*, op. cit.; Idem: “La burguesía vasca durante el siglo XVIII (Comportamientos y transformaciones económicas y sociales)”, en: ENCISO RECIO, L. M. (Coord.): *La burguesía española en la Edad Moderna...*, op. cit.; Idem: *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de la Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1993; GÁRATE OJANGUREN, M. - BLANCO MOZOS, J.: “Financiación de las compañías privilegiadas de comercio en la España del siglo XVIII”, en: TORRES SÁNCHEZ, R.: *Capitalismo mercantil...*, op. cit.; ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII”, *Itsas Memoria*, 2 (1998); Idem: “La industria naval guipuzcoana (1650-1730): ¿crisis o auge del sector?”, en: GÁRATE OJANGUREN, M. - MARTÍN

En resumen, se pueden formular tres características principales del tratamiento historiográfico otorgado en Gipuzkoa a la historia marítima:

En primer lugar, las investigaciones se centran sobre todo en el estudio de los siglos XVI y XVIII. Se debe considerar que esta opción es el resultado de la mayoritaria aceptación sin cuestionamiento alguno por parte de los historiadores guipuzcoanos del modelo de periodización de la historia socioeconómica vasca, elaborado según los cánones estructuralistas allá por la década de los 70 del siglo pasado, pues resulta impensable cualquier otra posibilidad que explique esta renuncia a penetrar en las poco frecuentadas fuentes de información del siglo XVII, de enorme riqueza y variedad -se podría afirmar incluso de gran complejidad y abigarramiento-. Este modelo, que a grandes rasgos estructuraba la evolución económica del País Vasco peninsular durante la Edad Moderna en tres grandes períodos sucesivos de bonanza (siglo XVI), crisis (siglo XVII) y recuperación (siglo XVIII), ha debido impulsar a muchos a centrar sus investigaciones en los brillantes siglos XVI y XVIII, desechando el oscurantista XVII. Como resultado de esta tendencia, se han producido avances fundamentales en el conocimiento de la historia de determinadas actividades marítimas de los dos mencionados siglos. De este fenómeno deriva un grave problema de interpretación aún no resuelto por la historiografía de Gipuzkoa. En concreto, no se conoce la línea evolutiva existente entre las actividades marítimas del siglo XVI y las del XVIII. Tal carencia se ha tratado de cubrir mediante el recurso a verdaderas “tradiciones historiográficas” que, sin embargo, no resisten la menor crítica científica.

Son muy abundantes los ejemplos de tradiciones que aquí se podrían reunir, como aquella que sostiene que hasta la aparición de determinadas mejoras tecnológicas durante la segunda mitad del siglo XVIII la actividad pesquera estuvo dominada por procedimientos de organización y por medios de producción “tradicionales” y arcaicos. Quizás la tradición historiográfica que mayor repercusión ha tenido es la de la famosa “crisis del siglo XVII”, jalonada por los consabidos siglos de auge económico. Desde la óptica de la crítica histórica, no es aceptable, ni correcto el uso que habitualmente se hace del concepto de “crisis del siglo XVII”. Si por “crisis” se entiende que se trata de una transformación importante en el desarrollo de los procesos históricos, en tal caso hay que advertir que la sucesión de las crisis es continua en el tiempo, como lo es la evolución de los procesos históricos; en cambio, si por tal se considera que se trata de una perturbación en la actividad económica, caracterizada por su paralización total o parcial, es decir, que constituye una ruptura del aparato y de los procesos productivos, o una recesión o período de transición entre la prosperidad y la depresión, en tal caso hay que insistir en su corta duración temporal, en que nunca afectan a las distintas actividades productivas de forma universal, en la existencia de importantes diferencias geográficas y en que ni siquiera repercuten por igual sobre todas las unidades

ACEÑA, P. (Eds.): *Economía y Empresa...*, op. cit.; Idem: “La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1790)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos de País*, 50 (1994); ODRIOZOLA OYARBIDE, L. - APESTEGUI, C., et al.: *Los barcos del Oria. Astilleros y actividad portuaria*. San Sebastián: Museo Naval-Fundación BBV-Ayuntamiento de Orio, 1994; RILOVA JERICÓ, C.: “<<Que le pressaron con muerte de algunos, y heridos, otros, y finalmente los llevaron a Arxel>>. La figura del cautivo en la comarca del Bidasoa (1661-1662)”, *Boletín de estudios del Bidasoa*, 21 (2001).

productivas en una misma actividad⁴². Esta tendencia a la generalización interpretativa tiene también su repercusión a nivel geográfico, pues se extrapola a todos los puertos del País Vasco peninsular el citado modelo de periodización, elaborado a partir de las investigaciones realizadas sobre la actividad económica de unos pocos puertos vascos. Situación inaceptable teniendo en cuenta, simplemente, las enormes diferencias geográficas y morfológicas de los distintos puertos; diferencias que a lo largo de la historia han influido decisivamente en la intensa especialización productiva que ha caracterizado y caracteriza aún hoy a cada puerto. Sin embargo, hay que poner de manifiesto que todo proceso de especialización es consustancial a la existencia de estrechos vínculos de complementación, en este caso, entre los distintos puertos; vínculos que tampoco han sido estudiados por la historiografía. Lo cual, es la mayor evidencia de que el tantas veces mentado modelo de periodización no es fruto de la síntesis de las microhistorias de cada puerto con la macrohistoria de Gipuzkoa, resultante de la conjunción de las acciones de cada uno para la consecución de determinados objetivos comunes.

En segundo lugar, los principales avances se han producido en el conocimiento de la historia de algunas actividades marítimas, mejor dicho de determinados aspectos concretos de actividades como las pesquerías, la construcción naval o el comercio. Con todo, tal como se ha advertido arriba, la mayoría de estos estudios se centran en el siglo XVI o en el XVIII. Otras actividades han conocido un tratamiento muy inferior; entre los menos analizados destaca el corso, cuyo máximo florecimiento se produjo precisamente durante ese “crítico” siglo XVII, de ahí quizás la razón de su abandono por parte de la historiografía. Esta situación acarrea otra grave carencia en los conocimientos de que se dispone sobre la historia marítima de Gipuzkoa, consistente en que en contadas ocasiones se ha procedido al estudio de las estrechas relaciones de interdependencia existentes entre todas y cada una de las actividades que conforman la economía marítima. En consecuencia se producen, no sólo importantes lagunas de conocimiento, al no explicarse de manera suficiente la procedencia de capitales, de mano de obra o de infraestructuras y medios de producción que, por ejemplo, se concentran para generar la repentina reactivación de determinada actividad, sino incluso graves errores de interpretación sobre la evolución experimentada por las distintas actividades marítimas al no tener en cuenta los continuos trasvases de los factores de producción (capital, mano de obra, medios de producción), hecho fundamental que casi a modo de constante determinaba el funcionamiento de la economía marítima a lo largo de toda la Modernidad.

42 Azpiazu Elorza refiriéndose a la susodicha crisis iniciada a finales del siglo XVI afirma que “...Negarse a vislumbrar, incluso a corto plazo, una salida que permita levantar la cabeza y reiniciar determinadas actividades en la costa vasca, responde a una postura cómoda y excesivamente simplista, por no llamarla oficialista, a nivel historiográfico. Nadie en su sano juicio niega la crisis finisecular, pero el historiador crítico debe buscar las matizaciones en vez de instalarse en posturas dogmáticas...”. Añade después en una nota que “...las afirmaciones lapidarias en cuestiones de historia, como la de la crisis de finales del siglo XVI en el País Vasco, resulta muy saludable ponerlas en cuarentena o, cuando menos, ser sometidas a revisión.” (AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Los guipuzcoanos y Sevilla...”, op. cit., p. 223).

Ruggiero Romano en el prólogo de la tesis de Moutoukias sobre el comercio del Río de la Plata advierte: “...La idea que teníamos -por la bibliografía existente- era la de un siglo XVII rioplatense <<crítico>>. El esquema era simple (tan simple y bello que hasta yo creí en él): la producción de Potosí decae; por lo tanto Buenos Aires decae. El por lo tanto estaba de más y era arbitrario. Y Moutoukias lo muestra y lo demuestra...” (MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y el control colonial...*, op. cit., p. 12).

Por supuesto muy vinculado con esta tendencia, apenas se ha profundizado en el estudio de las intensas relaciones de interdependencia existentes entre las economías marítimas de los territorios marítimos vascos ubicados a ambos lados de la frontera del Bidasoa. Sencillamente, la existencia de esas relaciones son ignoradas, quizás debido a que la evolución económica experimentada en el País Vasco continental se contradice absolutamente con el modelo de periodización aplicado para el País Vasco peninsular, ya que el siglo XVII fue el de mayor florecimiento y auge de muchas de las actividades marítimas de Lapurdi. Los trasvases de capital y de mano de obra procedentes especialmente de Gipuzkoa tuvieron honda repercusión en el citado florecimiento, de manera que es obvio que los guipuzcoanos participaron también en parte del citado auge económico en plena “crisis del siglo XVII”.

En tercer lugar, en los últimos años se asiste a la ampliación del abanico de enfoques, de manera que cada vez se dispone de más trabajos de investigación sobre la historia de la economía marítima de Gipuzkoa desde los que abordan su estudio a partir de metodologías cuantitativas hasta los que inciden en el estudio de aspectos relacionados con la conflictividad, los intereses de sus protagonistas, sus modos de relación y vinculación, así como sus procedimientos de organización y funcionamiento empresarial, etc.

-Objetivos de la investigación

De la revisión historiográfica precedente surgen varios problemas o cuestiones a los que trata de responder este trabajo de investigación. Por una parte, se procederá a la unificación y combinación de las informaciones y aportaciones historiográficas dispersas relativas a distintas actividades marítimas. Por otra parte, se pretende la clasificación y el análisis de los conflictos de intereses acaecidos entre los distintos protagonistas o agentes, personal e institucional, de la economía marítima de Gipuzkoa, estudio hasta el momento poco abordado. A tal fin se pretende el uso de una metodología de investigación variada, que de alguna manera englobe los nuevos enfoques y procedimientos de investigación que últimamente se están aplicando en la historiografía guipuzcoana.

Es pertinente la descripción exacta del significado que se confiere en esta investigación a la expresión “conflictos de intereses”, a fin de evitar confusiones y malentendidos. Esta aclaración terminológica se debe iniciar con la mención de una evidencia y de una obviedad que se ponen de manifiesto con el estado de la cuestión abordado. Es una certeza que por sí solas ni las tendencias historiográficas estructuralistas, empeñadas en establecer las características descriptivas y funcionales de las distintas estructuras dependientes, ni las nuevas tendencias de investigación, que tratan de clasificar y analizar los modos de articulación y de organización de las sociedades del pasado, logran explicar de manera suficiente y satisfactoria el continuo devenir y evolución de las distintas actividades económicas, en este caso marítimas. La historia económica, tradicionalmente, fijaba su atención en el análisis de diversas causas o factores, internos y externos, para explicar la evolución experimentada por distintos sectores económicos y actividades. Insistía tradicionalmente en factores de tipo macroeconómico, entre los que cabe citar algunos de carácter interno como la demografía, el régimen de propiedad de los medios de producción, el régimen social, la legislación sobre las actividades económicas, el grado de desarrollo

tecnológico, la evolución de los precios y salarios, etc., y otros externos como la competencia extranjera, las relaciones internacionales, las guerras, etc. Los seguidores de estas tendencias citaban toda una multitud de factores como causas o razones últimas que explican la evolución económica, a pesar de que frecuentemente eran conscientes de que muchas de ellas eran dependientes de eventuales decisiones adoptadas por sus protagonistas a fin de satisfacer determinados intereses⁴³. Intereses que, sorprendente y paradójicamente, casi nunca han sido analizados en profundidad⁴⁴.

Las nuevas tendencias de investigación aplicadas en el estudio de la historia económica a fin de superar esa visión estructural de la economía tratan de analizar no tanto la evolución económica como el funcionamiento real de las distintas actividades económicas. En vez de los mencionados factores macroeconómicos analizan otros que se podrían calificar de microeconómicos, pues inciden en el análisis de las redes de relaciones y de vinculaciones

43 Historiadores de reconocido prestigio como Martínez Shaw reivindican la necesidad del estudio de los intereses a fin de entender, entre otras, la evolución económica de determinados territorios. Concretamente, a la hora de analizar las razones del escaso desarrollo industrial de la Andalucía atlántica del siglo XVI se refiere en estos términos sobre las razones argumentadas en su momento por un investigador de la talla de García-Baquero: “De las razones aportadas por A. García-Baquero para explicar la escasa densidad del tejido industrial andaluz ninguna resulta suficiente. Si la escasez (o la mala calidad) de la materia prima puede servir parcialmente para el caso de la construcción naval, la mayoría de los restantes factores señalados (el anquilosamiento y la rutina tecnológica, la falta de mano de obra especializada, la dedicación preferente al mercado local y a la fabricación de productos suntuarios o la reacción gremial contra la libre iniciativa del capital comercial) son más bien la consecuencia de la inexistencia de un verdadero interés por promover un sector de transformación realmente sólido, por crear una industria que junto a la agricultura sustentase una exportación de larga distancia en consonancia con el nivel alcanzado por los intercambios...” (MARTÍNEZ SHAW, C.: “La Andalucía atlántica en el siglo XVI. Un primer despegue frustrado”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t.IV: *La Corona de Castilla*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998, pp. 293-307).

44 Efectivamente, en pleno auge de las tendencias estructuralistas autores de la talla de Fernández de Pinedo o Bilbao, algunos de sus principales impulsores, eran conscientes del decisivo peso de los intereses personales en el devenir económico de cualquier territorio o actividad, cuando afirmaban que, “...lo decisivo para la puesta en marcha de una ferrería eran las disponibilidades financieras para sufragar el capital de explotación. El capital fijo carecía casi de importancia al no existir, más que en muy contados casos, coincidencia entre propietario del ingenio y maestro artesano. El ferrón se limitaba a alquilar la ferrería. Esta abrumadora preponderancia del capital circulante nos ayuda a comprender la hegemonía del Verlagssystem en el sector. A los comerciantes en hierros no les era preciso invertir en capital fijo para controlar el producto acabado. Les bastaba con conceder créditos para financiar el capital de explotación necesario para poner en funcionamiento la ferrería, sin tener que modificar en nada el carácter del proceso productivo...” (BILBAO, L. M. - FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)”, en: *La economía española el final del Antiguo Régimen*, vol.2, Madrid: Edición Pedro Tedde, 1982). Sin embargo no profundizaban más en esa vía y se dedicaban a exponer extensamente otra serie de factores, como la inadecuación de la vena de Somorrostro para la fundición en alto horno, o los elevados costes del combustible.

Más recientemente, Fernández de Pinedo a la hora de abordar las drásticas transformaciones que el comercio marítimo bilbaino experimentaba durante las décadas finales del siglo, en que se vislumbra un progresivo interés de los comerciantes por participar en el comercio americano en sustitución de otras actividades como el transporte, destaca toda una serie de factores “estructurales” o macroeconómicos como la inflación de los fletes y de los salarios, o las guerras, para por fin acabar por admitir que “..Sorprende sin embargo que en unos pocos años todo un entramado comercial y de transporte fuese desmantelado sin provocar una reacción, máxime dadas las características agropecuarias de la cornisa cantábrica. La explicación parece residir en la alternativa americana.”. Es decir, no profundiza más en qué consistió esa alternativa (FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Los altibajos mercantiles...”, op. cit., pp. 128-130).

personales establecidas entre los agentes de las distintas actividades y basadas en la confianza mutua. Relaciones que constituían la base sobre la que descansaba el funcionamiento real y efectivo de las distintas actividades económicas del pasado. Es decir, han recuperado el protagonismo de la persona -del empresario, del comerciante, del administrador, del rentista, del político,...-, como principal agente de la Historia⁴⁵. De todas maneras, la mayoría tampoco penetran en profundidad en el estudio de los intereses, del cúmulo de distintos intereses económicos, relativos a diversas actividades económicas, sociales, políticas, morales, etc., muchas veces opuestos aparentemente, que cada individuo engloba y defiende, ignora o reniega ante determinadas coyunturas a las que se enfrenta⁴⁶. De lo expuesto se hace ya manifiesta la obviedad de que son las personas en toda su complejidad y sus contradicciones -muchas veces más aparentes que reales-, en suma con sus intereses, los principales protagonistas de la historia⁴⁷.

La Gipuzkoa de los siglos XVI al XVIII constituye el marco geográfico y cronológico de esta investigación. Gipuzkoa constituía en la época un territorio autónomo vinculado a la Corona castellana. Es decir, una provincia dotada de unas instituciones legislativas, judiciales y gubernativas, de ámbito local y provincial, propias y específicas, que a lo largo de la Edad Moderna aplicaron una política de gestión y administración de su economía marítima acorde a los cambiantes intereses de los eventuales miembros de la oligarquía que ostentaba el control de las mismas. El marco temporal de la investigación se centra entre dos fechas principales: 1536 y 1784. En 1536 se firmaba el Tratado de Converse entre los territorios vascos de ambos lados de la frontera del Bidasoa por el que se autorizaba y garantizaba el libre desarrollo de sus principales actividades marítimas a pesar de la guerra que enfrentaba a las monarquías española y francesa, siendo el primero de los Tratados de Converse de época

45 Son muy significativas las palabras de Priotti en el inicio de la parte dedicada al estudio de la “emigración, redes de negocio y poder” de su monografía sobre el comercio de Bilbao: “...En el marco de este trabajo, nuestra visión del universo social bilbaíno se inscribe en la prolongación del análisis económico que acabamos de realizar. Se interesa principalmente por los actores comerciales. Por lo tanto, trataremos de estudiar esencialmente los lazos profesionales de los mercaderes bilbaínos para entender cómo funcionan los intercambios entre Bilbao y el exterior. Al fin y al cabo, nuestro análisis social se realiza con el fin de mejorar el conocimiento de la historia económica del puerto de Bilbao, que hemos tratado en las dos primeras partes...” (PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., p. 145).

46 Por supuesto, se están produciendo aportaciones de gran calado que resaltan la importancia capital de los intereses en juego en cualquier actividad o acción humana. Por ejemplo, Aragón Ruano describe la evolución experimentada por la explotación forestal guipuzcoana durante la Edad Moderna en función de los distintos intereses en liza; Serrano Mangas estudia la decisiva influencia de los conflictos de intereses particulares de los comerciantes, de los constructores navales vascos, de las instituciones rectoras de la Carrera de Indias, ubicadas en Sevilla, y de las autoridades de la Monarquía sobre las características del diseño de los galeones, su producción y sobre la gestión del tráfico con Indias; Torres Sánchez defiende que el funcionamiento de los distintos mercados de época moderna dependía de las eventuales “reglas de juego” surgidas del continuo enfrentamiento de los intereses participantes -comerciantes, artesanos, transportistas, autoridades de diverso rango, instituciones, etc.-. Véanse: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit.; SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit.; TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las reglas de juego cambian...”, op. cit.

47 Cipolla ya advierte que la historia económica “...Es la historia de los hechos y de las vicisitudes económicas a escala individual o empresarial o colectiva...”. Advierte que se trata de la historia económica del hombre, por lo que debe tener en cuenta sus características mentales, sociales y culturales y así mismo atender a sus relaciones y a las mantenidas con las instituciones (CIPOLLA, C.M.: *Entre la historia y la economía. Introducción a la historia económica*. Barcelona: Crítica, 1991, pp. 15-22.

Moderna cuyo contenido exacto ha llegado hasta nuestros días. En torno a la firma de este acuerdo se produjeron los primeros enfrentamientos de los que se tiene noticia entre los interesados en el fomento y fortalecimiento de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa. En 1784 se extingüía la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, una de las principales instituciones económicas que marcaron el desarrollo de la economía marítima guipuzcoana durante la Edad Moderna. Se pretende estudiar la evolución de la economía marítima entre los siglos XVI y XVIII, por lo que la labor investigadora tiene en cuenta los antecedentes de los siglos XIV y XV, así como las consecuencias de los procesos analizados de finales del siglo XVIII.

De lo expuesto, se pone de manifiesto que se pretenden estudiar los distintos intereses personales que eventualmente se conjuntaban o se enfrentaban, vinculados tanto a una actividad marítima concreta como a distintas actividades, instituciones, territorios, etc. El término conflicto por tanto no es sinónimo de acto violento. Los episodios de violencia social no son más que una expresión puntual de una conflictividad latente. La violencia en su amplia gama de actos de mayor o menor envergadura social, desde un duelo o enfrentamiento físico entre dos contrincantes hasta el estallido de revueltas más o menos generalizadas, aflora cuando se agotan todos los cauces legales -gestiones administrativas y pleitos- para alcanzar la solución de determinados problemas. En suma, lo esporádico de los actos más o menos violentos no implica la inexistencia de la conflictividad que se expresa de manera habitual en forma de pleitos⁴⁸. Existe entre los historiadores una tendencia a equiparar los momentos de especial incidencia de la conflictividad con momentos de crisis económica y social. Ha sido ampliamente estudiada la relación entre las dificultades económicas y el estallido de conflictos sociales más o menos violentos. De todas maneras, una revisión de la documentación judicial de cualquier territorio muestra el carácter ininterrumpido de la conflictividad encubierta o soterrada. Además, el estallido de conflictos sociales, también durante coyunturas económicas ascendentes, debe poner al investigador en alerta a fin de evitar el recurso a la generalización y a la extrapolación a la hora de analizarlos.

Con todo, a lo largo de este trabajo de investigación se comprobará que, en lo que a la economía marítima guipuzcoana de época moderna atañe, se produjeron varios momentos de especial concentración de pleitos, es decir, de la conflictividad expresada por cauces judiciales. El hecho de que estos procesos de agudización o incremento de la conflictividad judicial se concentren a escala local en momentos diferentes y de que los pleitos originados por causas comunes se concentren también en momentos concretos ponen en entredicho la mencionada posibilidad de que el aumento de la conflictividad judicial sea un síntoma de la depresión económica. Los períodos de concentración de la conflictividad judicial son más bien momentos en que llegan a su conclusión o culminación una serie de enfrentamientos o choques de intereses que venían produciéndose de manera más o menos aguda o lánguida desde tiempo atrás. Son momentos en los que, en primer lugar, aquellos intereses terminan por quedar definitivamente relegados o suplantados por otros propugnados por los miembros oligárquicos que controlaban la economía marítima y las instituciones de gobierno local y provincial no tienen más opción que recurrir a los tribunales en su defensa. En segundo lugar,

48 ORTEGA, M.: *Conflicto y continuidad en la sociedad española del siglo XVIII*. Madrid: Síntesis, 1993, pp. 10-11.

los propios intereses que acaban por predominar en determinados aspectos de la economía marítima incitan o suscitan nuevas acciones judiciales con el propósito de imponer definitivamente sus criterios y someter a su conveniencia a quienes propugnan otros intereses.

Se considera que mediante el estudio del conjunto de conflictos de intereses es posible avanzar en la superación del cúmulo de problemas que hoy por hoy acosan al conocimiento histórico de la evolución experimentada por la economía marítima de Gipuzkoa durante la Edad Moderna. Efectivamente, las investigaciones sobre las distintas actividades marítimas, en gran medida, se han centrado en el análisis de otros factores de tipo económico, social, político, etc., recurriendo al empleo de fuentes documentales y de metodologías específicas para cada caso. Este procedimiento puede ser otra causa más del carácter fragmentario, tanto desde el punto de vista cronológico como temático, de los estudios sobre la historia de la economía marítima de Gipuzkoa, debido a que, salvo algunas raras excepciones, apenas se conservan series cronológicas completas de los distintos tipos documentales, ya sean de tipo cuantitativo ya de tipo cualitativo, que abarquen los siglos XVI, XVII y XVIII. El estudio de los conflictos de intereses, que constituyen el objeto de análisis principal de esta investigación, precisa para su consecución del uso de metodologías o procedimientos de trabajo que engloben la mayor cantidad posible de fuentes documentales. Es decir, el propio carácter absolutamente voluble y variable de los intereses personales asociados a la economía marítima ocasiona que no exista una única tipología documental específica para su estudio. Ni siquiera la documentación judicial cumple tal requisito. De manera que, a fin de clasificar los distintos intereses en juego y comprender sus interacciones y conflictos, se impone la necesidad del empleo del abanico de tipos documentales más amplio posible. Esta misma necesidad de ampliación de la tipología documental a utilizar por el historiador, aunque por una parte dilata, ralentiza y complica mucho todas las fases del trabajo de investigación, por otra posibilita el avance en el largo camino que aún resta por recorrer hacia la solución de las carencias historiográficas arriba descritas.

En suma, el estudio de los conflictos de intereses puede constituir un medio adecuado para la superación de muchas de las citadas carencias de conocimiento, de planteamiento y de procedimiento - equiparación del modelo de periodización estructuralista con la síntesis de la historia de su economía, recurso al uso de “tradiciones” historiográficas para cubrir las lagunas de conocimiento del citado modelo, abuso de la extrapolación y generalización de los datos conocidos- que afectan a la historia marítima de Gipuzkoa de época Moderna. Ello es debido a que para conseguir un estudio adecuado de los conflictos de intereses es indispensable el empleo de una metodología de investigación múltiple, que combine, tanto los procedimientos de investigación, de cuño cuantitativo y cualitativo, aplicados por las más recientes tendencias historiográficas, como la tipología de fuentes documentales más amplia y variada posible -documentación contable, judicial, notarial, gubernamental, literaria, etc.-⁴⁹.

49 Se considera que este procedimiento necesario para el estudio de los conflictos de intereses permite comulgar con la vocación totalizadora con que nació la especialidad de la historia marítima. En palabras de Martínez Shaw: “...la historia marítima tiene vocación totalizadora, puesto que integra y se integra en la historia económica, social, institucional, cultural y de las mentalidades, en el sentido de la historia total de los Annales. En definitiva, la historia marítima trata de ser una historia total en el inmenso espacio del mar y sus orillas...” (MARTÍNEZ SHAW, C.: “Historia Moderna”, en: CASADO QUINTANILLA, B. (Coord.): *Tendencias historiográficas actuales*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2004, pp. 248-249).

Se habrá intuido ya, que la hipótesis inicial que este trabajo de investigación pretende validar consiste en que los mencionados conflictos de intereses constituyeron uno de los principales factores que influyeron, tanto en las características de funcionamiento como en la evolución experimentada por la economía marítima de Gipuzkoa a lo largo de la Edad Moderna. La validez de esta hipótesis así como de la metodología a aplicar para su consecución ya ha sido demostrada en otras facetas de la historia económica guipuzcoana, como es la historia forestal⁵⁰. Se considera que el análisis de los conflictos de intereses constituye un procedimiento muy adecuado para el estudio del funcionamiento de las actividades marítimas; que dicho funcionamiento depende de la continua toma de decisiones de sus agentes, de unas decisiones adoptadas en función del deseo de materialización de determinados intereses y de la confrontación e interacción con otros. Se considera, también, que los mencionados conflictos de intereses condicionaron la formación de las redes de relaciones y de vínculos establecidos entre los distintos y muy variados agentes participantes en la economía marítima a escala local, provincial, estatal o internacional, de manera que su análisis puede constituir un medio muy válido para comprender las causas y el funcionamiento de la articulación de dichas redes. Se considera, además, que este estudio puede contribuir a esclarecer las características de las relaciones existentes entre las distintas actividades y entre las entidades territoriales y políticas de distinto rango, participantes en la economía marítima, permitiendo la superación de interpretaciones excesivamente simplistas sobre la evolución experimentada en ellas por la citada economía, basadas en la excesiva generalización y en la extrapolación.

-Las fuentes documentales

En una investigación como la presente, centrada en el estudio de los conflictos de intereses, destacan en el primer rango de importancia las fuentes judiciales o pleitos y las fuentes administrativas generadas por las distintas instancias legislativas y gubernativas. Entre las primeras cabe mencionar los pleitos de primera instancia contenidos en los archivos municipales, los de segunda instancia, con algunos de primera instancia, del Corregimiento de Gipuzkoa y los de última instancia de la Real Chancillería de Valladolid y de otras altas instituciones de gobierno y tribunales como el Consejo de Castilla o el Consejo de Hacienda. Entre las segundas destaca sobremanera la documentación generada por la Provincia sin olvidar la de las instituciones municipales y de la Monarquía.

La documentación judicial es de carácter vital para la consecución de esta investigación pues

50 La tesis doctoral de Álvaro Aragón corroboró la validez de esta hipótesis en estos términos: "...En definitiva, el enfrentamiento entre diferentes intereses y el equilibrio de fuerzas fue el motor de la destrucción y del intento de recuperación del bosque, durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Pero teniendo en cuenta que generalmente dichos intereses estaban bien representados en los concejos que gestionaban los bosques municipales, en realidad la conflictividad no fue sino la lucha por hacerse con el control del aprovechamiento y gestión del bosque, es decir, por cubrir las necesidades de actividades e intereses particulares, que necesariamente poco tenían que ver con las demandas y usos vecinales y comunales. La historia del bosque concejil guipuzcoano entre los siglos XVI y XVIII es la historia de un <<tira y afloja>> entre los intereses particulares, representados por la oligarquía, que controlaba los concejos -y la Provincia- y las actividades productivas, y los intereses vecinales y concejiles..." (ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano...*, op. cit., pp. 180-181).

está directamente relacionada con la conflictividad, con los conflictos de intereses surgidos entre los múltiples participantes, personales e institucionales, en las actividades marítimas. Los pleitos contienen abundante información, en forma de testimonios y probanzas, acerca del origen y antecedentes de las disputas, así como sobre el ordenamiento legal y el funcionamiento habitual y efectivo de las distintas actividades. El amplio marco cronológico que abarcan las fuentes judiciales permite la observación de la evolución experimentada por los distintos conflictos de intereses a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII. Además, la conservación de la documentación perteneciente a distintas instancias judiciales permite discernir entre los distintos intereses en juego cuales eran los más poderosos, es decir, los que contaban con los mayores apoyos de importantes sectores de la oligarquía económica y política.

La documentación administrativa, generada por los municipios del litoral guipuzcoano, la Provincia y las instituciones de gobierno de la Monarquía, es el complemento ideal de la judicial, pues aporta información de primer orden para conocer la conflictividad de tipo jurisdiccional que enfrentaba a distintas instituciones legislativas y de gobierno, empeñadas en el fomento de distintas actividades, en suma, de distintos conjuntos de intereses. Su información es de importancia capital para conocer la evolución de las políticas de fomento de algunas actividades y de restricción de otras a lo largo de la Edad Moderna, para captar las luchas entre los distintos intereses a fin de obtener el apoyo institucional e imponer sus criterios sobre otros y para conocer los procedimientos aplicados por las oligarquías para continuar controlando en beneficio propio la marcha de las distintas actividades muchas veces opuestas entre sí.

Con todo, ambas fuentes, tanto la judicial como la generada por las instituciones de gobierno cuentan con importantes limitaciones. Son, si cabe, de un carácter muy parcial e interesado, pues frecuentemente sus informaciones están sujetas a las manipulaciones y además ofrecen informaciones de aquellos sectores sociales de cierta posición social, dotados de los necesarios contactos sociales y políticos y de la suficiente capacidad económica para poder recurrir a los tribunales a dirimir sus disputas y para emprender las gestiones conducentes a la obtención del apoyo de las instancias gubernamentales. Es decir, las informaciones obtenidas por estas fuentes deben ser valoradas con una especial actitud crítica por el historiador y deben ser comparadas y complementadas mediante la exhaustiva revisión de otros tipos documentales asociados a otras fuentes. Por una parte, destaca la documentación contable generada por las distintas instancias de la administración, entre las que destaca la correspondiente a los municipios marítimos, por diversas instituciones eclesiásticas y gremiales relacionadas con las actividades marítimas, o por algunas empresas particulares. Destaca también con especial relevancia la documentación notarial. Se trata de una documentación muy fragmentaria, relativa a actividades marítimas concretas o a algunos aspectos de ellas y en contadas ocasiones abarcan marcos cronológicos de amplitud. Su exhaustividad también es muy discutible, habida cuenta de la generalización del fraude en el funcionamiento de las distintas actividades marítimas, el escaso empeño de las autoridades encargadas de fiscalizarlas y el predominio de los procedimientos de contratación de ámbito privado al margen de intervención notarial alguna, fenómeno, este último, consustancial a una economía cuyo funcionamiento dependía del conjunto de redes de relaciones personales basadas en el crédito y la mutua confianza. Por otra, la documentación notarial aporta al

mismo tiempo abundante información cualitativa acerca de la organización, composición y funcionamiento de la estructura empresarial correspondiente a la economía marítima de Gipuzkoa.

Entre los **Archivos Municipales** se han revisado los fondos de todas las localidades del litoral de Gipuzkoa, tanto de las eminentemente marítimas -Hondarribia, Pasaia, Lezo, San Sebastián, Orío, Zarautz, Getaria, Zumaia, Deba y Mutriku- como de aquéllas que en el pasado mantuvieron estrechos vínculos con las actividades marítimas -Irun, Oiartzun, Errenteria, Hernani, Usurbil, Aia, Zestoa y Elgoibar-. El estado de conservación de los fondos es muy desigual, de manera que en muchos de ellos se ha perdido parte importante o casi la totalidad, según los casos, de la documentación de época medieval y moderna, a consecuencia de su destrucción durante las sucesivas guerras acontecidas desde finales del siglo XVIII hasta 1936 -caso de San Sebastián, Zarautz y Getaria-, o de accidentes e incendios fortuitos -como en Usurbil, Orío, Aia y Deba-. Entre sus fondos destacan algunos tipos documentales de gran valor para la investigación de la historia marítima. Las secciones de *Ordenanzas Municipales*, aunque son pocas las que han llegado a nuestros días, constituyen una interesante fuente para conocer las peculiaridades normativas de cada localidad relativas a las actividades marítimas. Las secciones de *Cuentas Municipales* aportan datos sobre el peso o la importancia de las distintas actividades en cada localidad durante distintos períodos. Las secciones de *Relaciones con Autoridades Civiles, Militares Eclesiásticas y con Varios* contienen importantes noticias acerca de los conflictos de intereses acontecidos en cada localidad, pues aportan importantes datos acerca de los intereses que predominaban en cada municipio y de las relaciones mantenidas con los intereses propugnados por otras instituciones y particulares. Entre estas secciones destacan también las noticias relativas a las cofradías de cada localidad, cuya documentación, junto con las de muchas instituciones eclesiásticas como parroquias, ermitas, etc., se conservan en los fondos municipales. La *Documentación Judicial* contiene los pleitos de primera instancia juzgados por los alcaldes o justicias ordinarias de cada localidad. En muchos de los archivos municipales se ha perdido parte importante de sus fondos judiciales, aunque destaca por su riqueza el del Archivo Municipal de Hondarribia. El Archivo Municipal de San Sebastián alberga los escasos fondos del **Archivo del Consulado de San Sebastián** posteriores en su mayor parte a 1813, año en que se quemó prácticamente toda su documentación anterior así como casi la totalidad del Archivo Municipal, víctima de la liberación de la ciudad de las manos del ejército napoleónico.

Entre los archivos provinciales destaca el **Archivo General de Gipuzkoa** que principalmente alberga la documentación generada por las instituciones provinciales: Las Juntas Generales, la Diputación y el Corregimiento. Sus fondos constituyen, obviamente, la principal fuente de información de este trabajo de investigación. En primer lugar, destacan las *Actas de los acuerdos de las Juntas Generales, Particulares y de las Diputaciones*, celebradas a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII. Esta documentación permite un análisis diacrónico de los acuerdos adoptados y de los decretos emitidos por la Provincia a lo largo de la Edad Moderna sobre cuestiones relativas a la economía marítima, exponentes de los intereses que a lo largo de la citada época se enfrentaron y buscaron el apoyo de las instituciones provinciales. En segundo lugar, el *Inventario General o de Munita*, engloba los numerosos de expedientes correspondientes a otras tantas cuestiones que las autoridades de la

Provincia atendieron. Constituye una riquísima fuente de información para el estudio de los conflictos de intereses que acaecieron en torno a la ordenación y organización de las actividades marítimas. Engloba las noticias de las continuas gestiones emprendidas por los particulares con el propósito de que la Provincia les apoyara y promoviera una legislación acorde con sus cambiantes intereses, así como en gestiones promovidas por la propia Provincia, por los municipios y por grupos sociales de amplia capacidad económica y política ante las instituciones de la Monarquía, con el propósito de que su legislación y sus políticas se adecuara también a su conveniencia. En lo relativo a la economía marítima destaca la documentación contenida en los negociados 3, 7, 9 y 10 de la primera sección, los negociados 2, 7, 11, 12, 13, 17, 21, 22 y 23 de la segunda, los negociados 2, 4, 8, 9 y 14 de la tercera y el negociado 3 de la cuarta. En tercer lugar, la documentación judicial del fondo del *Corregimiento* es una fuente de primer orden para conocer los conflictos de intereses entre los distintos grupos participantes en la economía marítima, así como del funcionamiento y relaciones de las distintas actividades. Sus cuatro escribanías - Elorza, Lecuona, Mandiola y Uria - contienen pleitos civiles, ejecutivos y criminales, mayoritariamente juzgados en segunda instancia, aunque algunos lo son en primera instancia, por el Tribunal del Corregidor a lo largo de toda la Edad Moderna.

El **Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa** contiene los protocolos notariales correspondientes a los escribanos de las localidades pertenecientes a los partidos judiciales de Azpeitia, San Sebastián y Bergara. Constituye una fuente de gran importancia para el estudio de la evolución de la contratación -de medidas de producción, de bienes y servicios, de manos de obra, de capital, de compañías, etc.- emprendida a lo largo de la Modernidad en el seno de las distintas actividades marítimas. Contiene así mismo noticias de gran valor acerca de la evolución experimentada por las características organizativas de las empresas dedicadas a las citadas actividades.

Entre los archivos eclesiásticos existentes en Gipuzkoa es el **Archivo Histórico Diocesano de San Sebastián** el que contiene la mayor cantidad de información válida para el estudio de la historia marítima. Se trata de un archivo de reciente creación que agrupa los fondos de la mayor parte de las parroquias guipuzcoanas. Contiene sobre todo documentación de tipo contable correspondiente a los libros de cuentas o de fábrica de diversas instituciones eclesiásticas como parroquias, santuarios y ermitas que percibían ingresos de algunas actividades marítimas, así como la documentación perteneciente a algunas cofradías piadosas pero estrechamente vinculadas con los participantes en las citadas actividades. Además se han revisado los fondos de otros archivos más allá de los ubicados en Gipuzkoa. El **Archivo Diocesano de Pamplona** contiene los pleitos vistos por los tribunales eclesiásticos del obispado a lo largo de la Edad Moderna.

El **Archivo de la Real Chancillería de Valladolid** alberga los pleitos juzgados en última instancia, de manera que constituye el complemento de los fondos del Corregimiento del Archivo General de Gipuzkoa. El **Archivo General de Simancas** contiene abundante documentación relacionada con la historia marítima de Gipuzkoa, generada por diversos consejos y secretarías de la Monarquía, entre las que destacan las *Contadurías (Generales, del Sueldo y Mayor de Cuentas)*, así como las *Secretarías de Estado, de Guerra y de Marina*. En el **Archivo Histórico Nacional** destacan los fondos judiciales pertenecientes al *Consejo*

de Castilla y al Consejo de Hacienda, de gran importancia para el estudio de los conflictos de intereses. Los archivos específicos de la Marina, concretamente **Archivo del Museo Naval** de Madrid y el **Archivo General de Marina “don Álvaro de Bazán”** son bastante parcos en cuanto a las informaciones que contienen sobre la historia marítima guipuzcoana. En el primero hay que mencionar los documentos sueltos reunidos en la *Colección Vargas Ponce* y en el segundo los escasos datos, todos del siglo XVIII, contenidos en los *Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina* y en el *Fondo del Departamento Marítimo de El Ferrol*.

-Orden del discurso

Esta investigación se articula en tres partes. En la primera, los dos iniciales capítulos que la integran, atienden respectivamente a la descripción de las características geográficas de Gipuzkoa y al marco legislativo general existente a lo largo de la Edad Moderna, factores indispensables a tener en cuenta para el análisis del desarrollo histórico de las distintas actividades marítimas. Hay que advertir que estos factores no son inmutables, sino que varían en mayor o menor medida a lo largo del tiempo en función de los intereses predominantes; hecho constatable incluso en las características físicas del litoral, donde la adecuación mediante la construcción de infraestructuras o la aplicación de mejoras artificiales o el abandono de sus potencialidades dependía de los citados conflictos de intereses.

La segunda parte se centra en el estudio de los conflictos de intereses por medio de cinco capítulos monográficamente dedicados a cada uno de los cinco conjuntos principales de actividades marítimas desarrolladas en Gipuzkoa a lo largo de la modernidad: la pesca del litoral, las pesquerías transoceánicas, la construcción naval, el comercio marítimo, y corso y Armada. La clasificación por actividades productivas de los conflictos de intereses es indispensable para comenzar a conocer los distintos intereses que se asociaban y enfrentaban, según los casos, tras el funcionamiento de cada una, condicionando de manera decisiva su desarrollo y evolución. A pesar de la existencia de estrechas relaciones de interdependencia entre las distintas actividades marítimas, es evidente la existencia de conjuntos de conflictos de intereses en relación al fomento o la restricción, al funcionamiento en suma, de cada una de ellas. Las necesidades expositivas inducen también a clasificar los múltiples y entrelazados conflictos de intereses en función de las principales actividades marítimas. Por supuesto, cada uno de los cinco conjuntos no constituyen un compartimento estanco, de manera que continuamente se atienden las relaciones existentes entre cada una de ellas, que se manifiestan precisamente como conflictos de intereses, y es frecuente el caso del estudio de unos mismos conflictos en varios capítulos desde las ópticas de las distintas actividades. La ordenación de las actividades no se ha realizado en función a su prelación o importancia, que por otra parte sería muy complicado establecer, sino en función de la clasificación que habitualmente se establece de los distintos sectores productivos.

La tercera parte consta del octavo y último capítulo de esta investigación dedicado al análisis de las características de la estructura empresarial que protagonizaba el funcionamiento de la economía marítima guipuzcoana. Además de las características organizativas de las empresas y de otras entidades organizativas de tipo laboral, caso de las cofradías, se analiza la propia articulación de la estructura empresarial existente, mediante el estudio del conjunto de

relaciones y vínculos establecidos entre los distintos sectores sociales interesados en su desarrollo, tanto de la propia provincia como asentados fuera de ella. Se estudian también las relaciones entre esta estructura empresarial y el entramado legislativo y gubernativo de Gipuzkoa, que dio como resultado la instauración de unas maneras de hacer o actuar, es decir, de un sistema de organizar la economía marítima en su totalidad, favorable sobre todo a los intereses de los sectores oligárquicos. Esta última parte de la investigación resulta indispensable para conocer debidamente el contenido y las características exactas de los conflictos de intereses analizados en los capítulos previos.

1. CONDICIONANTES GEOGRÁFICAS E HISTÓRICAS DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA GUIPUZCOANA DE ÉPOCA MODERNA

*“5/ Ernaniko semia,
Zarautzen izana,
erriko bikariyo
zeguen pertsona;
anparo dubelako
goiko juez ona,
Orkolagak badauka
abillaren sona,
zeñek eztu maiteko
orlako gizona?”*

*7/ Gabetan zaitzen diye
izarrari dantza,
lo asko egiñ gabe
arturik zalantza;
sentitzen dubenian
trumoiaren antza,
aiziak noiz dakarren
denboren mudantza,
aguro somatzeko
badu segurantza.*

*12/ Bizi-lekua dauka
puntu erosuan:
Igeldoko mendian,
kostako inguruan;
anima asko salbatu
digu itxasuan;
ibilli izan balitz
beti deskansuan,
orrenbeste onore
jasoko etzuan.”¹*

¹ Versos anónimos compuestos en 1905 bajo el título “Bertso berriak Orkolaga jaunari” que relatan las aportaciones de don Juan Miguel Orkolaga, párroco de Zarautz, insigne meteorólogo, cuyo buen hacer salvó las vidas de innumerables pescadores entre fines del siglo XIX y principios del siglo XX (ZAVALA, A.: *Arrantzaleen bizitza*. Tolosa: Auspoa, 1978, pp. 129-131).

1. CONDICIONANTES GEOGRÁFICAS E HISTÓRICAS DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA GUIPUZCOANA DE ÉPOCA MODERNA

1.1. GIPUZKOA: TERRITORIO DE ESTRATÉGICA SITUACIÓN, POSICIÓN Y CONFIGURACIÓN GEOGRÁFICA

Para entender las características de la gran proyección marítima de los guipuzcoanos durante la Edad Moderna, se deben tener en cuenta una serie de factores geográficos que incidieron positiva o negativamente en ella. Aún sin caer en el determinismo geográfico, es evidente que las características físicas del territorio guipuzcoano contribuyeron al desarrollo de algunas actividades económicas, entre las que se hallarían las marítimas, al tiempo que obstaculizaban el óptimo desarrollo de otras, como la agricultura de tipo mediterráneo. Tampoco se puede dejar de lado el medio humano, verdadero protagonista de este estudio, cuya evolución a lo largo de la modernidad es a la vez causa y efecto del devenir experimentado por las actividades marítimas.

1.1.1. Situación y Posición geográfica

La **Situación Geográfica** consiste en la localización de un territorio concreto en el conjunto de la superficie terrestre, teniendo en cuenta sobre todo la latitud y las condiciones climáticas². En lo que a la latitud se refiere, Gipuzkoa se enmarca entre los 42° y 43° Norte, por tanto en el dominio de los climas templados. El clima es de carácter oceánico, predominando los vientos del oeste, procedentes de las borrascas del frente polar. Son vientos húmedos procedentes del mar, de manera que la influencia oceánica es determinante. Esta influencia incide sobre todo en la regulación de las características climáticas, de manera que los inviernos son templados y los veranos frescos. La temperatura media anual es de 13° C, y una oscilación térmica de 11° C. La elevada humedad del aire posibilita la distribución de las precipitaciones abundantes a lo largo de todo el año, en torno a los 1.500mm, aunque con máximos en invierno y mínimos en verano.

Estas características climáticas crean una serie de carencias y de potencialidades indispensables para entender el modelo económico predominante en Gipuzkoa durante la Edad Moderna. En lo que a las carencias se refiere, el clima oceánico no es muy apropiado para el desarrollo de la agricultura mediterránea, basada en la tradicional trilogía de cereales-vid-olivo. Gipuzkoa era deficitario en lo que a estos productos agrícolas se refiere, por lo que desde fechas muy tempranas fue necesario recurrir a su importación. A pesar de todo, cuenta con una serie de potencialidades muy a tener en cuenta. Las moderadas temperaturas y la abundante pluviosidad posibilitan un importante desarrollo de los bosques caducifolios y de las praderas, interesantes para el desarrollo de otras actividades económicas como la ganadería, la producción de sidra o las industrias (construcción naval y siderurgia sobre todo). Todo ello condujo a que tempranamente sus habitantes tuvieran que recurrir al intercambio

2 GÓMEZ PIÑEIRO, F.J.: *Geografía de Euskal Herria...*, op.cit. Los datos geográficos generales de este primer capítulo han sido extraídos de esta obra.

con el exterior para suplir sus carencias (sobre todo productos agrícolas) a cambio de la exportación de otros bienes (hierro) y de la dedicación a servicios de intermediación y transporte³.

En lo que a la navegación se refiere, las citadas características climáticas incidían fuertemente en el desarrollo de las actividades náuticas del pasado, más, si cabe, que en la actualidad. La pluviosidad y el régimen de vientos derivados de la situación del País Vasco en latitudes medias, son factores de primer orden para comprender las características de la navegación en la Gipuzkoa del pasado. La alta pluviosidad, en conjunción con sus características orográficas, motiva la gran capacidad erosiva de los ríos guipuzcoanos, lo que supone un importante aporte de sedimentos que se precipitan en los cauces bajos de los ríos. El fenómeno de la colmatación en las desembocaduras de los ríos guipuzcoanos constituye una de las principales causas del limitado desarrollo de la mayoría de los puertos de la provincia, que se ubican precisamente en dichos espacios. Puertos como Deba, Zumaia, Zarautz, Orío, Santa Catalina de San Sebastián, Pasaia y Hondarribia tuvieron que hacer frente, en mayor o menor medida, a los continuos problemas de colmatación del espacio navegable de sus cauces y de formación de barras arenosas en sus desembocaduras que entorpecían gravemente su accesibilidad.

El régimen de vientos que afecta al País Vasco condicionaba enormemente al desarrollo de las actividades náuticas del pasado, que en gran medida dependían del viento como principal medio de propulsión. Aunque el movimiento preponderante de los flujos de aire sea de oeste a este, experimentan múltiples cambios de velocidad y forman amplios meandros o remolinos, denominadas borrascas, con vientos de dirección variable a escala regional. El flujo experimenta además un movimiento oscilatorio, de manera que en invierno desciende hacia el sur y en verano asciende al norte. La situación meridional en que el País Vasco se halla dentro de las latitudes medias, ocasiona que sea en invierno cuando más afectan los vientos, así como las borrascas y los frentes nubosos asociados. En otoño y primavera, el flujo, pierde velocidad y se hace más ondulado, de manera que el tiempo en el litoral se hace más imprevisible, alternándose unas semanas con predominio de vientos cálidos y secos del sur, con otras con predominio de vientos húmedos y frescos del norte. En verano, el flujo general de vientos del oeste circula por latitudes más septentrionales y de forma más débil y discontinua, de manera que predominan la calma y el buen tiempo producidos por el anticiclón de las Azores⁴. Por lo general, en la costa vasca, predomina un clima poco ventoso. Aunque el porcentaje de calmas sea pequeño (el 7%), predominan claramente los vientos flojos con el 61'6%, mientras que los vientos moderados alcanzan una escasa frecuencia del 27'3%. En comparación con el resto de la costa atlántica europea es menor la frecuencia de vientos moderados y mayor la de vientos flojos. Es también mayor la frecuencia de vientos fuertes, de velocidad superior a 150 km/h, relativamente frecuentes en la costa vasca con un porcentaje del 4'1%, fenómeno acentuado por el peculiar relieve vasco⁵.

3 BILBAO, L.M.: "Transformaciones económicas en el País Vasco...", op. cit., pp. 115-116.

4 URIARTE, A.: "El clima de la costa vasca", *Itsasoa*, t.II, San Sebastián: Editorial Etor, 1987, p. 37.

5 URIARTE, A.: "El clima de la costa vasca...", op. cit., p. 40; Idem: *Frecuencias anuales y mensuales del viento en San Sebastián según su dirección y fuerza* (Mecanografiado), p. 3 (B.K.M., C-244 F-22).

Tabla 1: Distribución mensual del tráfico de barcos extranjeros en Mutriku (1582-1626) y Zumaia (1581-1610, 1620-1626)					
	Llegadas Mutriku	Salidas Mutriku	Llegadas Zumaia	Salidas Zumaia	Total
enero	34	32	19	17	102
febrero	59	38	26	15	138
marzo	51	62	38	36	187
abril	86	60	52	41	239
mayo	113	108	65	39	325
junio	67	104	52	48	271
julio	33	81	36	41	191
agosto	24	26	31	16	97
setiembre	48	33	21	11	113
octubre	35	31	29	14	109
noviembre	22	30	19	19	90
diciembre	36	36	23	12	107

El régimen de vientos descrito debió influir sobre todo en la estacionalidad de las actividades marítimas de Gipuzkoa durante la Edad Moderna. Atendiendo a los datos disponibles, se constata que las principales actividades náuticas se desarrollaban en primavera y en otoño, produciéndose un descenso de las navegaciones durante las semanas centrales del invierno y del verano. Los peligrosos temporales de invierno y las calmas de verano podrían ser las causantes, junto con otros factores, de la atenuación del tráfico naval en la costa guipuzcoana durante estas últimas estaciones. Este hecho se hace más evidente analizando caso por caso la periodicidad de las navegaciones de cada actividad marítima. En primer lugar, para el conocimiento de la periodicidad del comercio y del transporte naval con los países del Atlántico europeo, son de un valor incuestionable los registros de los “Libros de Manifestación de Mercaderías” de varios puertos guipuzcoanos. Se constata que las actividades de transporte de productos del norte se centraban sobre todo en primavera y en otoño. El volumen del tráfico comenzaba a ascender a partir de febrero, pero de forma destacada a partir de marzo, alcanzando sus máximas cotas en mayo. A partir de junio comenzaba una fase decreciente, de manera que en los meses del verano, según los casos, este

tráfico naval descendía a sus menores cotas. En los meses de septiembre y octubre se producía una recuperación del volumen del tráfico, para reiniciarse el descenso hacia fines del otoño⁶.

En segundo lugar, en lo que a las grandes pesquerías transoceánicas se refiere, las expediciones partían del País Vasco entre finales del invierno y durante la primavera, y volvían a los puertos vascos en otoño, para permanecer todo el invierno en espera de la siguiente campaña. Por supuesto, además de los mencionados factores climáticos, incidía en esta periodicidad el hecho de que las capturas de cetáceos y bacalao se desarrollaban en verano. En tercer lugar, en lo que al corso se refiere, son muy ilustrativos los pleitos de primera instancia suscitados en torno al apresamiento y reparto de presas, contenidos en el archivo de Hondarribia. El máximo de apresamientos se constata en marzo. A partir de abril se produce un destacado descenso de presas, produciéndose las menores cotas en junio, mes en el que no se constata ningún apresamiento. Desde septiembre se reinicia la tendencia al alza, alcanzando otro máximo en noviembre. En diciembre descienden bruscamente los apresamientos de manera que en los siguientes meses de enero y febrero tampoco se registra ningún apresamiento⁷.

La **Posición Geográfica** se refiere al lugar que ocupa un territorio concreto en relación con la disposición que presentan los mares y las tierras de su entorno. Gipuzkoa se halla en una posición geográfica verdaderamente estratégica, ubicada en la frontera entre la Península Ibérica y el continente europeo. Además, es bañada por las aguas del mar Cantábrico, sector del Océano Atlántico que abarca el Golfo de Bizkaia. Concretamente, se encuentra en el punto más meridional, es decir, en el fondo del mencionado golfo. Esta estratégica posición, ha acarreado diversas ventajas e inconvenientes sobre Gipuzkoa a lo largo de la historia. Su posición a caballo entre el continente y la península ha permitido que haya disfrutado de la llegada de diversas influencias, provenientes de ambas direcciones. Influencias de todo tipo, económicas, sociales, culturales, políticas, religiosas, etc. que han contribuido al enriquecimiento de la provincia.

El carácter estratégico de Gipuzkoa se ha acentuado a lo largo de la historia al ser un territorio fronterizo entre diversas estructuras políticas del pasado. Ello conlleva que Gipuzkoa haya constituido un territorio de gran valor estratégico, también desde el punto de vista militar y político de los diversos estados o formaciones políticas. Basta un pequeño recorrido histórico para poner de manifiesto este hecho. En consecuencia, ha sido escenario de múltiples enfrentamientos entre los mencionados poderes, sufriendo diversas destrucciones y daños. Pero al mismo tiempo, esta posición fue una de las causas que permitieron el desarrollo de las peculiaridades económicas, sociales, políticas y culturales de las que disfrutó a lo largo de la Edad Moderna.

6 A.M.M., Leg. 197 / A.M.Z., Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº 159 / A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de Cámara de Vicario. L 30287, Exp. 2.

7 Datos obtenidos en los fondos judiciales del Archivo Municipal de Hondarribia, de los pleitos contenidos en las series I y II del Negociado 7 de la Sección E.

La posición estratégica de Gipuzkoa se acentúa por su carácter costero. A pesar de su situación meridional el mar Cantábrico se abre al Océano Atlántico norte, de manera que la costa vasca ha estado abierta a todo tipo de influencias provenientes del mar. Este hecho, a su vez, ha permitido a sus habitantes un rápido acceso, sobre todo, a las costas bañadas por el Océano Atlántico norte: la fachada atlántica europea, las costas norteamericanas y las aguas septentrionales del Ártico.

De todas maneras, Gipuzkoa, se ubica en el fondo del Golfo de Bizkaia donde existen una serie de características oceanográficas muy peculiares⁸. En primer lugar, en lo que a la oceanografía geológica se refiere, la plataforma continental cantábrica es casi inexistente precipitándose bruscamente en el talud continental. Ello provoca que los caladeros cercanos a la costa sean muy exiguos, aunque frente a ella se extiende hacia el norte, bordeando las Islas Británicas, la amplia plataforma continental francesa. Algunos autores consideran que esta limitación de la plataforma continental provocó que desde fechas muy tempranas los pescadores vascos se vieran obligados a buscar nuevos caladeros alejados de sus costas⁹.

En segundo lugar, otra característica importante del fondo del Golfo de Bizkaia es el calentamiento estival de sus aguas, ligado al régimen de corrientes existente. En lo que a las corrientes superficiales se refiere, por una parte existe la corriente del Golfo de México (Gulf Stream) que cruza el Atlántico en dirección Nordeste dirigiéndose, la rama principal, hacia el norte de Europa. Pero una rama secundaria gira al sur de la Islas Británicas recorriendo el Golfo de Bizkaia en el sentido de las agujas del reloj. Por otra parte, los vientos dominantes provocan otras corrientes. Entre los meses de noviembre y principios de julio las corrientes son paralelas a la costa y discurren frente a la costa vasca en dirección Oeste-Este, y frente a la costa francesa adoptan la dirección Sur-Norte. Pero entre los meses de julio y octubre se produce un movimiento oscilatorio alternando la dirección Oeste-Este y viceversa. Existe además una corriente profunda que partiendo del estrecho de Gibraltar bordea la península y penetra en el Golfo de Bizkaia. Esta corriente conforme va penetrando en el golfo se difumina y dispersa.

Este régimen de corrientes influye decisivamente en las temperaturas del agua del fondo del Golfo de Bizkaia. Efectivamente, durante los meses estivales ocasionan un estancamiento de las aguas, motivando que la temperatura de ese conjunto de agua se eleve. Calentamiento que se evidencia aún más debido al enfriamiento del agua que se suele producir en verano en el Noroeste de la península, a consecuencia de un afloramiento de aguas más frías frente a las costas de Galicia. Comparando las temperaturas medias del agua en Galicia y en la costa vasca, se observa que en los meses invernales los valores son incluso inferiores frente a la costa vasca. En verano, en cambio, aunque en Galicia las cotas máximas no superan los 17°C, en el fondo del Golfo de Bizkaia ascienden hasta superar los 20'5°C. En consecuencia el

8 Los datos oceanográficos han sido extraídos de: GÓMEZ PIÑEIRO, F.J.: *Atlas de Euskal Herria*. San Sebastián: Caja Laboral Popular, 1983, pp. 86-90.

9 GRACIA CÁRCAMO, J.: "La evolución de la economía pesquera española en el siglo XVIII", *Letras de Deusto*, 14 (1984), p. 114; Idem: "El sector pesquero en la historia del País Vasco...", op. cit., p. 171.

litoral vasco ofrece unas particularidades biogeográficas muy llamativas. Por una parte, destaca la ausencia de algunas especies marinas de carácter septentrional, presentes hasta la costa aquitana y que vuelven a aparecer en el litoral noroccidental de la península. Por otra parte, son muy comunes en la costa vasca especies de hábitat subtropical o mediterráneo, que en muchas ocasiones se encuentran solamente en el Mediterráneo y la costa vasca.

Desde el punto de vista pesquero, las mencionadas peculiaridades oceanográficas son de gran importancia. Aunque, como se ha indicado, algunos autores consideran que la exigua plataforma continental vasca impulsó a los pescadores a buscar nuevos caladeros en aguas lejanas, lo cierto es que hasta la aplicación de las técnicas modernas de pesca, basados en el empleo de la propulsión mecánica y de las redes de arrastre, los pequeños caladeros del litoral vasco fueron capaces de suplir con creces las necesidades de las flotas pesqueras dedicadas a la pesca de especies como el besugo, la merluza, el atún, la sardina, etc. Las principales causas que motivaron la proyección exterior de los pescadores guipuzcoanos fueron más bien de índole social y económica, como más adelante se comprobará. Las características térmicas de las aguas del Golfo de Bizkaia debieron influir más directamente en el desarrollo de las pesquerías. Efectivamente, las elevadas temperaturas del fondo del Golfo impiden la presencia en sus aguas de especies como el bacalao, que necesitan de aguas frías (2-10°C) para vivir. Esta especie, durante siglos de importancia trascendental para la economía marítima de Gipuzkoa, aparece al norte del paralelo 45, es decir norte al de La Rochelle. Esta anomalía térmica propicia el que las aguas del litoral vasco sean de gran riqueza piscícola, pues proliferan especies como la anchoa, que gusta de aguas templadas para la reproducción. La abundante presencia de estas pequeñas especies pelágicas sirve de reclamo para otras especies que se alimentan de ellas, como los túnidos, etc., que, en consecuencia, acuden al fondo del Golfo de Bizkaia¹⁰.

1.1.2. Configuración geográfica

Se refiere principalmente al relieve, es decir, al conjunto de accidentes geomorfológicos que integran la provincia. El sistema pirenaico tiene su inicio en Gipuzkoa, en Aiako Harria (832 m.), al que se adosan las altas sierras que constituyen la divisoria de aguas entre la vertiente atlántica y la mediterránea. Sierras que enlazan en la zona occidental del País Vasco con la cordillera cantábrica. La provincia de Gipuzkoa se ubica en la vertiente atlántica de las mencionadas sierras, que además constituyen sus fronteras meridionales con Navarra y Álava. Son la sierra de Aralar, siendo su pico más elevado el Irumugarrieta (1.427 m.), y la sierra de Aitzgorri, siendo su máxima cumbre el pico de Aketegi (1.531m.). La vertiente septentrional, en la que se asienta la provincia, es muy fragmentada y complicada, tanto en lo que se refiere a sus materiales geológicos (primarios, secundarios y terciarios) como en cuanto a sus estructuras tectónicas (mantos de corrimiento, pliegues, fallas, fracturas y bloques levantados). De todas maneras, la acción erosiva predomina sobre la estructura geológica, de manera que ha modificado profundamente el relieve, predominando las formas plegadas sobre las fracturadas. Se trata, por tanto, de un conjunto muy accidentado, con el terreno

10 Los datos sobre las especies piscícolas mencionadas han sido extraídos de: ARBEX, J.C.: *Arrantzaria. Evolución de la construcción artesanal, de la pesca y de sus artes en Euskal Herria*. Bilbao: Petronor, 1984, pp. 237-265.

totalmente diseccionado por la erosión y en la que las áreas llanas son muy escasas.

Estas características del relieve junto con la cercanía al mar de las sierras de la divisoria, entre 40 y 60 km, motivan que la red hidrográfica de Gipuzkoa se componga de ríos de curso corto (el más largo es el Oria con 66 km), de pendiente muy fuerte (con desniveles del 25%), y por tanto de gran poder erosivo. Siguen una dirección general sur-norte, con orientación perpendicular al mar, con la excepción del tramo final del Oria. Se trata, por tanto, de ríos de escasa navegabilidad, como consecuencia de su corta extensión y fuerte pendiente, pero debido a la orientación sur-norte de sus valles constituyen corredores que facilitan las comunicaciones entre la costa y el interior. De hecho, la mayoría de los núcleos urbanos se asientan en el fondo de estos valles con una clara intencionalidad de controlar el tráfico comercial que se podría desarrollar por estos corredores, y de aprovechar el potencial hidráulico de los ríos para la principal industria del pasado: la industria ferrona. En suma, la red hidrográfica guipuzcoana contribuyó de forma destacada a la proyección marítima de la provincia. De todas maneras, la escasa extensión y el gran poder erosivo de los ríos impusieron también importantes limitaciones al desarrollo de las actividades marítimas en los puertos asentados en sus desembocaduras, a raíz de la escasa extensión de sus cursos bajos y de los potentes procesos de colmatación de sedimentos.

Con todo, las unidades del relieve del conjunto del País Vasco, además de por su complejidad y compartimentación, se caracterizan por su escasa elevación y proximidad a la costa. Ambas características han permitido, en primer lugar, que desde tiempos arcaicos el País Vasco, y en particular Gipuzkoa, haya constituido un paso natural entre el interior de la Península y el continente, y entre el interior peninsular y la costa cantábrico-atlántica. Esta peculiaridad de la configuración del relieve guipuzcoano, junto al carácter estratégico de su situación y de su posición, constituye un factor muy a tener en cuenta para comprender la gran proyección marítima de los guipuzcoanos a lo largo, sobre todo, de la Edad Moderna, y su protagonismo en actividades económicas ligadas al mar, como por ejemplo el comercio entre la Península y el resto de Europa.

En segundo lugar, la menor altura del relieve vasco en comparación con los Pirineos y con la Cordillera Cantábrica ejerce gran influencia en el régimen de vientos del litoral, en lo concerniente a la relativa frecuencia de vientos fuertes que anteriormente se mencionaba. Los vientos del sector sur suelen ser muy veloces en la costa vasca pues descienden canalizados, a modo de embudo, entre la Cordillera Cantábrica y los Pirineos. Lo mismo se produce con los vientos del sector norte, sobre todo cuando a la menor elevación del relieve vasco se le une un efecto de succión que producen las bajas presiones que en invierno se ubican sobre el Mediterráneo occidental. En estos casos se producen fuertes temporales invernales del norte y noroeste¹¹. En suma, temporales de vientos de dirección sur o norte, asociados o no a otros fenómenos meteorológicos, que implican serios obstáculos para el desarrollo de la navegación, sobre todo en invierno, contribuyendo a su disminución durante esta estación, tal como antes se ha demostrado. Los efectos de estos temporales debían ser especialmente sensibles en actividades como las pesquerías de besugo que se desarrollaban en pleno invierno.

11 URIARTE, A.: "El clima de la costa vasca...", op. cit., pp. 37-38.

1.1.2.1. Características de la costa guipuzcoana

Son muy a tener en cuenta por su gran influencia, tanto en la generación de los recursos pesqueros, como en las posibilidades de albergar las infraestructuras necesarias para el desarrollo de las distintas actividades marítimas. La situación, posición y configuración del relieve de carácter estratégico, no lo serían de carecer de una costa adecuada para el desarrollo de la economía marítima. La costa guipuzcoana de orientación este-oeste, es muy escarpada y acantilada, resultado del fuerte oleaje y frecuentes marejadas del Cantábrico. De todas maneras el retroceso de la línea costera por acción del mar no es homogéneo debido a la erosión diferencial. Es decir, donde afloran materiales compactos y resistentes el retroceso es menor y se forman puntas, cabos e islotes. En cambio, donde predominan rocas deleznable y poco compactas son rápidamente erosionadas y aparecen entrantes, bahías, playas, etc. Los geólogos coinciden en clasificar tres unidades litológicas que originan las variaciones geomorfológicas del litoral guipuzcoano¹².

En primer lugar, desde el cabo de Higer (Hondarribia) hasta Zumaia se extiende un potente flysch de areniscas y lutitas que forman un murallón de algunos centenares de metros de altura. Los potentes estratos de arenisca están volcados, formando morfológicamente una estructura monoclinas con fuerte buzamiento hacia el mar, en el que se hundan profundamente, de manera que los planos de estratificación semejan grandes toboganes por los que se deslizan las olas. De este modo se forma una costa acantilada, directamente batida por las olas, e inaccesible desde el interior. Las fracturas del estrato constituyen puntos débiles aprovechados por los ríos, en las que se forman los más destacados accidentes de este sector del litoral, que albergan sus principales puertos. Los estratos más gruesos y resistentes predominan en el flanco norte, mientras que en el sur, más débiles, han sido más erosionados. Se forman así importantes puertos naturales, protegidos al norte de la acción del mar por estructuras más resistentes: la bahía de Txingudi protegida por el cabo de Higer, la amplia bahía de Pasaia comunicada al mar a través de un estrecho canal dispuesto entre el monte Jaizkibel y el monte Uliá, la bahía de San Sebastián protegida por los montes Urgull e Igeldo y la isla Santa Clara, y la desembocadura del Oria, protegida en su lado oriental por el monte Mendizorrotz y en el occidental por el Talaimendi. En estas bahías desembocan los ríos Bidasoa, Oiartzun, Urumea y Oria respectivamente.

Desde la desembocadura del Oria a la del Urola toda la serie estratigráfica se invierte. Los principales ríos, el Oria y el Urola, también se abren al mar aprovechando las fracturas y puntos más débiles del estrato. Pero la disposición horizontal de la estratigrafía impide la formación de defensas naturales al norte y de amplios espacios erosionados al sur, en forma de bahías similares a las descritas en los casos precedentes. De manera que las desembocaduras de ambos ríos, en Oria y Zumaia respectivamente, son poco aptas para la navegación, pues directamente desaguan en el mar, sin la presencia intermedia de bahía

12 Véanse: ARESO, P.: "Variaciones del litoral marino. Descripción geomorfológica de la costa vasca", *Itsasoa*, t.V, San Sebastián: Editorial Etor, 1987, pp. 13-19; VIERA, L.I.: "Geología", *Itsasoa*, t.I, San Sebastián: Editorial Etor, 1987, p. 36; VIERA, L.I.: "Geomorfología de la costa vasca", *Itsasoa*, t.II, San Sebastián: Editorial Etor, 1987, pp. 19-24.

alguna. En Zarautz, además, se produce una ruptura de la cadena del flysch, en la que, según Luis Ignacio Viera, aflora un diapiro, o masa irregular constituida por arcillas, yesos y ofitas. Materiales muy poco resistentes que han sido erosionados dando lugar a una amplia ensenada, cubierta por sedimentos del cuaternario que constituyen las dunas arenosas de la playa y los sedimentos arenosos y fangosos de las marismas, aportados por el río Inurritza. El último accidente que destaca en este sector es la bahía de Getaria, creada y protegida del mar por la isla de San Antón. La parte norte de esta isla se compone de gruesos y duros bancos de arenisca, que han resistido los embates del mar. Al sur, los materiales más deleznable han sido erosionados formando la bahía de Malkorbe, que constituye uno de los mejores puertos naturales de Gipuzkoa.

En segundo lugar, desde Zumaia hasta Punta Endata, ubicada entre los puertos de Zumaia y Deba, en el término municipal del segundo, se extiende un estrato de flysch compuesto de margas y calizas de colores claros como blancos y rosados. Se hallan dispuestos en estratos más o menos verticales. La erosión marina crea acantilados cortados verticalmente, formando al pie una rasa de abrasión mareal, visible durante la bajamar. Donde los estratos de caliza son más gruesos y duros se forman pequeños cabos o entrantes en el mar, alternados por pequeñas calas, en las que justo delante del acantilado se forman pequeñas playas de arena o guijarros.

En tercer lugar, entre la Punta Endata y Saturran, ubicada en el límite occidental de la provincia, en tierras de Mutriku, aflora el flysch negro, constituido de arenisca y margas carbonosas de color oscuro. También dispuestos en estratos subverticales, la erosión ha creado acantilados verticales con la rasa de abrasión mareal al pie. Donde los estratos de arenisca son algo más gruesos, se han creado pequeños entrantes y promontorios que en la pleamar se transforman en pequeños islotes, alternados por pequeñas playas de arena y guijarros. Aquí desagua el río Deba, también directamente en el mar, como en los casos del Oria y del Urola, pues las características menos consistentes de los materiales de este área y su disposición impiden la formación de bahías o puertos naturales, resguardadas al norte por defensas naturales, similares a las descritas en la primera unidad litológica. El puerto de Deba se enclava, por tanto, en una desembocadura muy problemática para la navegación. En este contexto, la bahía de Mutriku constituye la excepción. Fue originado, también, por un diapiro, compuesto de arcillas, yesos y ofitas, que rápidamente fue erosionado, dando lugar a una profunda y estrecha bahía, flanqueada y protegida por formaciones geológicas algo más resistentes de flysch negro que, en suma, conforman un perfecto puerto natural.

Hay que advertir, además, que durante la Edad Moderna las desembocaduras de los principales ríos guipuzcoanos (Bidasoa, Oiartzun, Urumea, Oria, Inurritza, Urola y Deba) albergaban importantes marismas, colmatadas por fangos y arenas aportadas por los ríos, actualmente en gran parte desecadas y colonizadas. Constituían verdaderos criaderos de diversas especies piscícolas, que a su vez servían de alimento a otras especies de gran valor comercial, de manera que este fenómeno suplía con creces las carencias originadas por la práctica inexistencia de la plataforma continental que antes se mencionaba.

Todo este conjunto de accidentes naturales es la base sobre la que se asentaban las instalaciones portuarias, industriales y pesqueras, imprescindibles para el desarrollo de las

distintas actividades marítimas y que a continuación se describen pormenorizadamente.

1) En el extremo oriental de la provincia se halla el estuario del Bidasoa, que se extiende desde el cabo de Higer hasta Endarlaza. Este estuario fue escenario de un importante desarrollo portuario desde época romana. Aunque su entrada desde el mar era en parte entorpecida por la presencia de barras arenosas, éstas no constituían en este caso un obstáculo insalvable para el desarrollo de las actividades marítimas. En el interior del estuario, es decir en la bahía de Txingudi, se ubicaba el puerto de Hondarribia, al socaire del Puntal, o brazo arenoso desplegado al pie de las murallas de la ciudad. Sirvió, en consecuencia, como puerto de invernada de parte de la flota pesquera labortana hasta fines del siglo XVI. Las instalaciones portuarias se completaban con el puerto de Asturiaga, compuesto por varias calas situadas al exterior de la desembocadura del Bidasoa y protegidas por el islote de Amuitz. A lo largo del estuario del Bidasoa se asentaban diversos puertos o embarcaderos, ya que era navegable con gabarras o alas hasta localidad navarra de Bera. Contaba en el pasado con importantes marismas, que rodeaban a los núcleos de población como Hondarribia e Irun, de manera que el curso bajo del Bidasoa gozaba de importantes recursos pesqueros explotados desde el Medievo con instalaciones pesqueras como las nasas. La ciudad de Hondarribia, que detentaba la jurisdicción sobre todo el estuario, disfrutó de un importante desarrollo económico resultado de la disposición de las mencionadas infraestructuras portuarias y pesqueras, y de su estratégica posición fronteriza entre los reinos de Castilla, Navarra y Francia, constituyendo un centro de confluencia de diversas rutas que comunicaban por tierra a los distintos reinos o se dirigían del interior al mar. Fue, en consecuencia, la segunda plaza comercial de la provincia, superada tan sólo por San Sebastián.

2) El siguiente accidente geográfico destacado es la ría del Oiartzun, en la que se ubica la gran bahía de Pasaia, rodeada en el pasado de marismas. Esta bahía alberga el mayor puerto de la Provincia, de manera que fue escenario de un importante desarrollo económico. Además de constituir uno de los principales centros de construcción naval de toda la corona castellana, durante siglos fue refugio de la gran flota comercial y pesquera, no sólo de la provincia, sino incluso de parte de la de Lapurdi. Aunque las poblaciones de su entorno -Pasai Donibane, Lezo, Errenteria, Oiartzun, Altza, Pasai San Pedro- se beneficiaron de sus infraestructuras, fue San Sebastián la única que gozó de la jurisdicción sobre toda la bahía, siendo, por tanto, la gran beneficiaria de las actividades que en ella se desarrollaban. Este hecho, paradójicamente, repercutió en un menor desarrollo comercial del puerto de Pasaia, pues San Sebastián con un claro afán proteccionista de su propio puerto procedió a limitar las actividades que en el de Pasaia se desarrollaban. De manera que a lo largo de la Edad Moderna Pasaia fue ante todo un importante puerto refugio y un núcleo de construcción naval de primer orden.

3) El estuario del Urumea era navegable con alas desde el puerto de Santa Catalina, situado en su desembocadura en San Sebastián, hasta Hernani. Su recorrido se hallaba jalonado de puertos y embarcaderos, de manera que constituía una importante arteria comercial, sobre todo para la importante concentración de ferrerías de su cuenca. Albergaba, además, importantes marismas que alcanzaban hasta Hernani, de manera que se produjo, también, un importante desarrollo pesquero en todo su curso bajo. De todas maneras, la desembocadura

del Urumea era de deficientes condiciones de navegación, a consecuencia de las barras de arena que en ella se formaban. No obstante, por su lado occidental se asienta la bahía de la Concha, compuesta por el tómbolo del Urgull, la isla de Santa Clara y el monte Igeldo. Aunque las infraestructuras portuarias propiamente dichas no eran de mucha extensión, toda la bahía contribuyó al gran desarrollo comercial de la ciudad de San Sebastián. Esta ciudad, además de disponer de las instalaciones portuarias de Pasaia y de la Concha, fue la terminal de las principales rutas de comunicación que enlazaban el litoral guipuzcoano con el interior peninsular. En consecuencia ya desde la Edad Media fue la principal plaza comercial de la provincia.

4) El estuario del Oria, principal río de Gipuzkoa, fue otro importante centro de construcción naval, a la zaga del núcleo de Pasaia. Era navegable para embarcaciones de gran calado hasta Aginaga, barrio perteneciente a la villa de Usurbil, lo cual posibilitaba que los astilleros se asentaran en todo ese tramo, acercándose a las fuentes de abastecimiento de materiales, tanto de madera como de hierro. Las alas cargadas de mineral de hierro, por su parte, ascendían hasta Lasarte, barrio perteneciente a San Sebastián, de manera que la ciudad se beneficiaba también en parte de las infraestructuras del Oria; para el transporte de madera ascendían aún más, hasta Villabona. A pesar del importante desarrollo industrial, tanto de astilleros como de ferrerías, el estuario del Oria careció de importancia comercial. La peligrosa barra arenosa de su desembocadura de escaso calado, constituyó siempre un importante freno al desarrollo, no sólo de la actividad comercial, sino incluso pesquera. De todas maneras las grandes marismas, que en el pasado alcanzaban hasta Lasarte y Zubieta, constituyeron un importante criadero de pescado, de manera que junto al Bidasoa y al Urumea, el estuario del Oria fue otro gran centro de localización de infraestructuras pesqueras como las nasas.

5) La amplia y desprotegida playa de Zarautz, en la que desemboca el río Inurritza, casi totalmente cerrada a la navegación por las barras arenosas y con importantes marismas que se extendían por toda la vega de la villa, constituía un importante centro de cría de pescado. La práctica inexistencia de posibilidades para albergar unas instalaciones portuarias adecuadas y la lejanía y separación de la villa de las principales rutas comerciales que conectaban la costa con el interior, impidió el desarrollo integral de las actividades marítimas. De todas maneras, la construcción naval revistió gran importancia en Zarautz, constituyendo un importante centro de construcción de embarcaciones menores de mucho prestigio durante la Edad Moderna.

6) La bahía de Getaria, protegida por la isla de San Antón, constituía el mejor y más seguro puerto de la provincia. A lo largo de la Edad Moderna experimentó un gran desarrollo de la actividad pesquera, siendo el principal centro, junto a Mutriku, de las industrias de transformación de pescado, tanto de escabecherías como de salazones. Pero su lejanía de las rutas comerciales y el difícil acceso terrestre a la villa impidieron el desarrollo de la actividad comercial en su puerto de enormes potencialidades. De manera que, aparte de la actividad pesquera, la principal función ejercida por este magnífico puerto fue el de puerto refugio.

7) El estuario del Urola desemboca en los arenales de Zumaia. En el pasado contaba con extensas marismas que llegaban hasta Oikia. Era navegable para embarcaciones con quilla hasta la rentería de Bedua y con alas hasta Oikia. Constituyó, en consecuencia, un importante

núcleo de construcción naval. A pesar de que las barras de su desembocadura no eran excesivamente complicadas para la navegación, el “aislamiento” de la cuenca del Urola de las rutas de comunicación de la costa con el interior peninsular, impidieron que este estuario participara plenamente en la actividad comercial de largo recorrido entre Europa y la Península. De todas maneras, Zumaia y los demás puertos y embarcaderos como Bedua, emplazados en el Urola, constituyeron un importante centro comercial de rango comarcal, que atendía a las necesidades del valle del Urola, importante centro ferrón en la época.

8) A pesar de que la desembocadura del Deba era muy deficiente, por sus barras arenosas y poco calado, en comparación por ejemplo con la del Urola, el que una de las rutas comerciales provenientes del interior peninsular transcurriese por su valle hizo que el estuario del Deba fuese un importante centro comercial, aunque por detrás siempre de otros centros como San Sebastián y Hondarribia. Otro factor que posibilitó la actividad comercial en el Deba era el hecho de ser navegable con alas hasta Alzola, en términos de Elgoibar. Constituía, por tanto, el río navegable que más al interior de la provincia penetraba. De todas maneras, su peligrosa barra impidió un mayor desarrollo económico sobre todo de la villa de Deba.

9) La pequeña bahía de Mutriku constituye el último accidente geográfico de importancia de la costa occidental guipuzcoana. A pesar de su limitada extensión, el hecho de carecer de barras arenosas en su embocadura permitió un importante desarrollo de este puerto. Además de ser junto a Getaria uno de los principales centros pesqueros y núcleo de asentamiento de industrias de transformación del pescado, durante toda la Edad Moderna fue un serio competidor comercial de Deba. Debido a que la jurisdicción sobre la desembocadura del Deba era compartida entre la villa homónima y Mutriku, ésta última pretendió beneficiarse, también, del tráfico comercial desplegado en el estuario. Con todo, Mutriku constituyó una plaza comercial de rango comarcal de gran importancia, especializándose en la importación de productos alimenticios de primera necesidad, necesarios para el abastecimiento de parte importante del valle del Deba, así como de algunos comarcas vecinos de Bizkaia, y en la exportación de sus excedentes férricos.

1.1.3. Diferencias comarcales: Conflictos derivados de las diferentes potencialidades para el desarrollo de las actividades marítimas

Gipuzkoa en general constituía un territorio con grandes potencialidades para el desarrollo de las actividades marítimas, derivadas por una parte de su situación y posición geográficas estratégicas, y por otra parte de disponer de una configuración del relieve y de una red hidrográfica que facilitaba los intercambios y la comunicación del interior peninsular con la costa y con el resto de Europa, así como de infraestructuras portuarias adecuadas. A pesar de todo, no todas sus comarcas y municipios asomados al mar disponían de idénticas potencialidades e infraestructuras, de manera que sus diferencias, en cuanto a las posibilidades de desarrollo de las actividades económicas, eran muy importantes.

Los derroteros y descripciones de la costa de época moderna introducen ya diferencias entre

los puertos guipuzcoanos en función de sus características físicas¹³. Algunos se clasifican como puertos refugio, de mejores o peores condiciones pero aptas para cualquier época del año (Pasaia, San Sebastián, Getaria y Mutriku). Otros en cambio, situados en las desembocaduras de los ríos sufrían de importantes dificultades en sus entradas, mayores o menores según los casos (Hondarribia, Orío, Zarautz, Zumaia y Deba). En consecuencia, a lo largo de la Edad Moderna, los puertos de la provincia se especializaron en actividades concretas en función, entre otras razones, de sus características físicas y de su posición con respecto a las rutas comerciales. Por ejemplo Getaria y Mutriku, puertos aptos para cualquier época del año y estado de la mar, muy pronto se especializaron en la pesca de bajura ya que las frágiles lanchas de pesca no tenían problemas de accesibilidad a sus puertos, especialmente en invierno, estación en la que se desarrollaba la pesquería del besugo.

Esta especialización condujo en algunos casos a que unos puertos prácticamente monopolizaran algunas actividades marítimas. San Sebastián, además de ubicarse en una posición envidiable, en uno de los terminales de las rutas que provenían desde Navarra-Aragón y Castilla, disponía de las principales infraestructuras portuarias de la provincia: su propio puerto y el de Pasaia. Las óptimas condiciones geográficas de San Sebastián permitieron la atracción a su jurisdicción de la actividad comercial y de las grandes pesquerías transatlánticas. Ello dio lugar a que la ciudad durante el siglo XVII, recurriendo a maniobras legales, consiguiera la práctica concentración de dichas actividades en sus términos, como se podrá comprobar en los capítulos correspondientes. Estas diferencias en cuanto a la disposición de infraestructuras adecuadas y las medidas adoptadas por los distintos municipios con el objeto de conseguirlas, fueron motivo de abundantes y continuos conflictos.

1.1.3.1. Disposición de las infraestructuras marítimas

Estos enfrentamientos derivaron en conflictos entre diversos municipios por el disfrute de la jurisdicción sobre algunas infraestructuras. Dos eran las causas que motivaron estos conflictos. Por una parte, algunos municipios detentaban en exclusiva la jurisdicción y, por tanto, el control económico y los beneficios de algunas infraestructuras situadas en algunos cauces fluviales. Los conflictos se generaban cuando otros municipios, enclavados en las riberas de dichos cauces, pretendían compartir los beneficios. Es el caso del puerto de Pasaia, cuya jurisdicción recaía exclusivamente en manos de San Sebastián. Otras localidades ubicadas en el puerto como la villa de Errenteria y el valle de Oiartzun o la universidad de Lezo y la comunidad de Pasai Donibane, ambas pertenecientes a la jurisdicción de Hondarribia, trataron de romper durante siglos este monopolio, sin que a lo largo de la modernidad alcanzaran su propósito¹⁴.

Además del conocido caso de la exclusiva jurisdiccional de San Sebastián sobre el puerto de Pasaia, otro conflicto, también, bastante estudiado por la historiografía es el del Bidasoa, que por su carácter fronterizo trasciende más allá de los límites de un conflicto jurisdiccional de

13 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos...*, op. cit., pp. 12-34.

14 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos...*, op. cit., pp. 103-106.

carácter local, entrando en el campo de la alta política internacional. Desde la fundación de Hondarribia a principios del siglo XIII, la villa disfrutó de la exclusiva jurisdicción sobre todo el cauce y ambas orillas del río hasta Navarra. Este hecho fue contradicho, no sólo por las localidades labortanas bañadas por sus aguas, sino también por la corona de Francia, especialmente a lo largo del siglo XVII. De manera que la reclamación por Francia de la mitad de la jurisdicción sobre el río Bidasoa fue uno más de los motivos que enfrentaron a las dinastías de Habsburgo y de Borbón durante ese siglo¹⁵.

Otro caso menos conocido es el del puerto de Orio. La villa de Orio detentaba la exclusiva jurisdicción sobre la navegación, comercio y pesca en la desembocadura del Oria, reconocida por la carta de compromiso que firmó con la Universidad de Aia en 1473. De todas maneras en años posteriores tanto Aia como algunos de sus vecinos disputaron esta exclusiva. Así en 1500 ambos municipios volvieron a firmar un nuevo compromiso¹⁶.

Por otra parte, en los casos en que era compartida entre varios municipios la jurisdicción sobre determinados puertos, también surgieron pleitos, ante la pretensión de alguno de ellos de detentar la exclusiva jurisdicción. Es el caso del estuario del Urola, compartido entre Zumaia y Getaria, fue motivo de disputas que concluyeron con la concordia firmada entre ambas villas en 1416 declarando comunes los aprovechamientos del río¹⁷. De manera similar también se enfrentaron las villas de Deba y Mutriku por el estuario del Deba. Mutriku, dueña de la mitad del río, pretendía beneficiarse de la actividad del atojaje que generaba el tráfico comercial del puerto de Deba. Después de diversas disputas alcanzaron en 1655 un acuerdo que regulaba los atojajes. Pero en 1784, ante el renacer comercial del puerto de Deba se reinició también el conflicto entre ambas villas, que tras arduas disputas volvieron a sellar un acuerdo en 1785¹⁸.

1.1.3.2. Distintas potencialidades de los puertos

Los litigios fueron muy frecuentes, sobre todo entre pescadores vecinos de puertos de mejores y peores características físicas. Por una parte, los pescadores vecinos de puertos de accesibilidad limitada, frecuentemente por temporales o cualquier otra causa, se veían obligados a refugiarse en puertos cercanos más seguros. Los de Orio, Zarautz y Zumaia acudían a Getaria y los de Deba a Mutriku. Pero en muchas ocasiones las autoridades y marineros de los puertos de acogida solían imponer derechos a los foráneos a cambio del refugio o cuando procedían a la venta de sus capturas. En otras, trataban de impedirles la venta de su pesca o pretendían que los pescadores locales gozaran de preferencia a la hora de su venta, como hicieron en 1577 con los pescadores de Deba en Mutriku, a lo que se

15 A modo de ejemplo véase la más reciente publicación sobre este conflicto: RILOVA, C.: *"Marte Cristianísimo". Guerra y paz en la frontera del Bidasoa (1661-1714). Una investigación sobre los fundamentos históricos del nacionalismo*. Irún: Sociedad de Estudios "Luis de Uránzu", 1999.

16 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C.2821-3 L.510.

17 A.M.Z., Asuntos Locales: Relaciones con los pueblos, Getaria, Caja nº 61.

18 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22 ; JD IM, 2/13/71.

opusieron las Juntas de la provincia¹⁹.

Preferencia que, también, pretendían a la hora de zarpar a pescar, tratando de impedir o retrasar la salida de los acogidos, tal como se procedió en Mutriku con los pescadores de Deba en 1699. Se inició así un pleito ante la Diputación, quién en 1701 sentenció que Mutriku continuara con su uso de preferir en la venta de pescado a sus vecinos y de cobrar el derecho de la alcabala al pescado que aportasen los de Deba, quienes, además, no podrían vender sus capturas sin el permiso del alcalde. Pero al mismo tiempo confirmaba el derecho de los pescadores de Deba a salir libremente del puerto de Mutriku sin necesidad del permiso del señor de los mareantes de Mutriku²⁰. Para evitar estos conflictos los pescadores de Getaria y los de Orio, que solían refugiarse en la primera, acordaron en 1689 un capitulado que regulaba los derechos y deberes de los de Orio en torno al uso de las infraestructuras del puerto de Getaria, para la venta de sus capturas y para la caza de la ballena²¹. En 1721 las Juntas Generales ordenaron a los pescadores de Zarautz que establecieran un acuerdo similar con los de Getaria²².

Por otra parte, la distinta accesibilidad de los puertos a las pesquerías fue también motivo de conflictos. En primer lugar, los vecinos de los puertos de buena accesibilidad, a diferencia de los de puertos problemáticos, podían acudir con mayor comodidad y rapidez a pesquerías de acción rápida, como la caza de la ballena. En consecuencia, en algunos casos, se firmaron capitulados regulando su caza entre puertos vecinos de desigual potencial, tal como lo hicieron Deba y Mutriku en 1578, aunque esta última, la que de mejores condiciones portuarias disponía, no puso mucho empeño en su firma²³. Tanto es así que los cazadores de ballenas de Zarautz solían acudir por las mañanas al islote de Mollarri o Umallarria, situado en el límite oriental de la villa, a permanecer en espera de que aparecieran las ballenas refugiados a su vera²⁴. En segundo lugar, los habitantes en los puertos de mejores condiciones podían utilizar, sobre todo en invierno, determinadas artes de pesca, que los vecinos de puertos problemáticos no podían usar, ya sea por su volumen, ya por las demoras que sufrían con los temporales sin poder acudir a retirar las artes con el consiguiente peligro de pérdida de las mismas. En las Juntas Generales celebradas en Zumaia en 1557 Orio se quejaba de que los de Getaria usaban redes merluceras que ahuyentaban a la sardina. La disputa terminó ante el Corregidor, quien sentenció a favor de Orio. Pero los pescadores de Getaria continuaron con su uso y en 1567 y 1570 Orio pedía que se respetara la sentencia. El pleito, por apelación

19 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*. San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa-Diputación Foral de Gipuzkoa, 1990, Tolosa 20/30 Abril 1577.

20 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,18; JD IM, 2/23/25.

21 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,7.

22 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,10.

23 A.M.D., Libro VI.

24 En las ordenanzas municipales de 1637 que regulaban la captura de ballenas en Zarautz se contemplaba: "...Ytten caso que se determinare bayan alguna o algunas chalupas por las mañanas aziendo tiempo a Umallarria..." (A.H.P.G., 2/3072).

de los de Getaria, pasó a la Chancillería de Valladolid²⁵.

A pesar de todo, las instituciones provinciales fueron muy permisivas en torno al uso de artes de pesca en el mar que no fueran dañinas y reconocidas como tales por todas las partes. Esta actitud era consecuencia, en parte, de las versiones contradictorias de aquéllos que abogaban por la prohibición de determinadas artes. Las solicitudes de prohibición de algunas artes de pesca, aunque a primera vista parecen ser consecuencia de una preocupación “medioambiental” de los pescadores del pasado que sufrían la merma de los recursos pesqueros, lo cierto es que esconden los enfrentamientos surgidos entre los vecinos de puertos de desiguales características y, por tanto, de diferentes posibilidades para el uso de las mencionadas artes. Así en las Juntas Generales de Mutriku de 1695, a propuesta de los puertos de malas condiciones, que tenían serias dificultades para dedicarse a las campañas invernales de pesca de merluza, se prohibió su pesca con redes, autorizando tan sólo el uso de anzuelos. En 1706 “...premeditando la junta el asunto y cotejando la disposición de los puertos, los peligros de sus barras (que no todas permiten comodidad para uso continuo de el anzuelo) y el que en la mar ancha no puede (segun se reconoce) minorar la pesca el uso de las redes...”, permitió el empleo de cualquier arte, excepto las redes de trasmallo, un tipo de red que se usaba en la pesca de merluza. Pero, además de Mutriku, las villas de Zarautz, Zumaia y Deba, tres de los puertos con mayores dificultades en sus accesos, se opusieron a esta última innovación, que a primera vista trataba de contentar a los puertos problemáticos²⁶.

Un caso paradigmático de estas contradicciones es la disputa que sostuvieron los pescadores de Zarautz y Getaria durante la segunda mitad del siglo XVIII²⁷. Detrás de este conflicto de intereses se esconden las enormes diferencias portuarias de ambas villas y, por tanto, de posibilidades para el uso de determinadas artes. Los pescadores de Zarautz, vecinos del peor puerto de la provincia, mayoritariamente se dedicaban a la pesca de la sardina con redes “cerradores” en verano. Los de Getaria, en cambio, poseedores de uno de los mejores puertos, se dedicaban a todo tipo de pesquerías sin problemas. Los de Zarautz, envidiando que los de Getaria usaran a su antojo las “redes zabaleras” -especie de trasmallo de malla muy ancha, similar a la red llamada “trapalla”, empleado hasta bien entrado el siglo XX para la captura de “zabaleras” y otros escualos de gran talla-, solicitaron en las Juntas Generales de 1776 su prohibición, con el falso argumento de que las redes “zabaleras” de malla ancha y de fondo provocaban la escasez de la sardina. Entonces los pescadores de Getaria presentaron otro contradictorio memorial afirmando que la escasez de la sardina era consecuencia del uso de las redes de “gitos”, “trapalla” o trasmallos, tramallos de merluza y “cerradores”. Y solicitaban que el uso de las mencionadas redes (prácticamente todas las que se empleaban en la época) no fuera lícito entre primero de mayo y primero de noviembre (es decir la temporada de sardina). La junta decretó en consecuencia, que para la pesca de la sardina, no

25 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 1/11 Mayo 1557; Fuenterrabía 14/24 Noviembre 1557; Motrico 14/24 Noviembre 1567; Elgoibar 8/18 Abril 1570; Deva 14/24 Noviembre 1570.

26 A.G.G.-G.A.O., R.40.

27 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/89.

se usara ninguna de las mencionadas artes²⁸.

La maniobra de Getaria surtió efecto, pues al año siguiente, en 1777, en las Juntas Generales celebradas en Zestoa, la Hermandad de Mareantes de Zarautz suplicó que se permitiera el uso de los “cerradores”, la única de las artes prohibidas en las juntas del año anterior, que se usaba para la pesca de la sardina, principal actividad de los de Zarautz²⁹. En las siguientes Juntas Generales de Segura, de 1778, el mayordomo de la Cofradía de Mareantes de Getaria, considerando que en las pasadas Juntas Generales de 1777 se autorizó a los de Zarautz el uso de las redes “cerradoras”, “...porque de las otras tres referidas no pueden usar, por no permitirles la situación...”, solicitaba el permiso para el empleo de todas las redes. Argumentaba, además, que las “trapallas” o trasmallos de “zabaleras” y las redes de merluza eran de malla ancha, y que los “gitos” sólo se empleaban dentro de la bahía de Getaria para hacer carnada, de manera que no ocasionaban ningún perjuicio a la sardina, a diferencia de las redes “cerradores”, específicamente utilizadas para la pesca de la sardina. La Junta, por supuesto con la oposición de Zarautz, decretó la libertad de uso de todas esas artes³⁰.

Las distintas potencialidades de los puertos, motivaron también conflictos en el seno de otras actividades marítimas. Por ejemplo, en el anteriormente citado conflicto suscitado en 1784 entre Deba y Mutriku, la primera pretendió disfrutar en exclusiva del ataje de los barcos que acudían a su puerto arguyendo que sus mareantes, además de conocer mejor la barra, contaban con los títulos de “Pilotos Lemanes” concedidos por el Consulado de San Sebastián, e imprescindibles para ejercer la actividad del ataje. Mutriku, por su parte, replicó que sus mareantes no necesitaban de títulos concedidos por el Consulado, cuya jurisdicción, en su opinión, se limitaba al puerto de San Sebastián y que entre ambas villas en litigio se había firmado un acuerdo en 1655 en el que se contemplaba que el ataje de los barcos que arribaban y zarpaban correspondía a las embarcaciones que primero llegasen a ofrecer sus servicios. Éste era el verdadero origen del conflicto, pues como reconocía Francisco de Ibarra, a la sazón mayordomo de la Cofradía de Mareantes de Deba, el acuerdo de 1655 ocasionaba que siempre fuesen los de Mutriku quienes atoasen los barcos, pues su puerto se hallaba “...mas saliente en el mar...”, es decir contaba con condiciones de accesibilidad mucho mejores que las de Deba³¹.

La prepotencia de los vecinos de puertos de buenas condiciones, frecuentemente, perjudicaba los intereses de otros que no tenían más remedio que emplear sus infraestructuras. El caso más destacado es el de San Sebastián, principal plaza comercial y de armamento de Gipuzkoa. Sus autoridades sometían a los foráneos que acudían a sus instalaciones portuarias al pago de diversos derechos y a otra serie de imposiciones, en ocasiones más onerosas, como obligarlos a cargar y descargar sus barcos en el puerto de San

28 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 3,3.

29 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 3,4.

30 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 3,5.

31 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22.

Sebastián, prohibiendo dichas prácticas en el de Pasaia, etc. Así, a modo de ejemplo, en 1603 Mutriku se quejaba en las Juntas Generales, reunidas en Bergara, de que San Sebastián obligaba a comprar lastre a las pinazas, que acudían con hierro al puerto de Pasaia. En 1605, en las Juntas Generales de Hernani, además de insistir en lo mismo, se quejaba de que a los barcos que llegaban con bacalao a Pasaia les obligaban a descargar sus cargamentos en el puerto de San Sebastián, o que a todos los barcos que se aprestaban para sus viajes en los mencionados puertos les obligaba a comprar sidras de propiedad de sus vecinos. A modo de venganza, el mismo día de la queja de Mutriku, San Sebastián, sabedora del importante desarrollo pesquero de la villa de Mutriku, se quejaba de que en dicha villa había estanco de materiales para enfardelar el pescado, de manera que la paja y el esparto necesarios para liar los fardeles de pescado se debían comprar en exclusiva a un arrendador impuesto por el concejo³².

1.1.4. El medio humano

La evolución demográfica acontecida en Gipuzkoa a lo largo de la Edad Moderna es un elemento de primer orden a tener en cuenta para comprender las características evolutivas de su economía marítima. En general, constituyó un período de crecimiento. Contando durante la segunda mitad del siglo XVI con una población de más de 70.000 habitantes, a lo largo de dos siglos experimentó un crecimiento del 71%, alcanzando la cifra de más de 120.000 habitantes en 1787. Es decir, se produjo un incremento considerable que adquiere aún mayor relevancia si se considera que creció partiendo de una densidad de población de 38'4 hab/km², de manera que a lo largo de todo este periodo, Gipuzkoa fue el territorio más densamente poblado del conjunto de las coronas de Castilla y Aragón³³.

1.1.4.1. Evolución de la población

A pesar de esta tendencia al crecimiento, Santiago Piquero distingue varias fases en la evolución experimentada por la población guipuzcoana a lo largo de la modernidad, que a continuación se enumeran:

1) Por medio del estudio de las series de bautizados, se constata que ya para los años 70 del siglo XVI se interrumpe el crecimiento del siglo XVI. Destaca además, el que sean sobre todo las localidades de economía más mercantil, ligada a la siderurgia, las que experimentan esta ruptura. Hecho relacionado por el autor con las dificultades que, a su parecer, comenzó a conocer la siderurgia exportadora. Este descenso de bautizados conecta a fines del siglo XVI con un *ciclo depresivo de la demografía* que se extiende hasta 1637. A la tendencia a la baja de los bautizados se le suman diversos años de aumento de mortalidad, de manera que se produjo un descenso de población de en torno al 12%.

32 A.G.G.-G.A.O., R.13; R.14.

33 PIQUERO, S.: *Demografía guipuzcoana en el Antiguo Régimen*. Bilbao: Servicio editorial Universidad del País Vasco, 1991, pp. 62-63.

2) Entre 1637 y 1678 se produjo una *etapa de crecimiento continuo*, con una tasa media del 0'44% anual, con una fase inicial de crecimiento más brioso, de manera que para fines de la década de los 50 se habrían alcanzado los niveles de 1587.

3) Dentro de la tendencia ascendente, entre 1679-1720 se extendió un *período de inestabilidad*, en el que los decenios finales del siglo XVII y los iniciales del XVIII se hallan jalonados de años con alza de la mortalidad, aunque en todo el período la curva de bautizados fue ascendente. Así en 1720 el nivel de la población era superior al de 1680.

4) Entre 1720 y 1754 se produjo el *auge y crisis* del ciclo ascendente. La fase expansiva se extendió hasta 1742, aunque entró en crisis por el alza de la mortalidad producida entre 1738 y 1742. A partir de esta fecha se extendió una fase depresiva de la población, con descenso de bautizados y nuevo alza de la mortalidad en 1754.

5) Entre 1754 y 1787 destaca la *revitalización de la expansión demográfica*. Período de crecimiento de población, caracterizado por el alza de bautizados y casados y por el descenso de la mortalidad.

6) Entre 1787 y 1800 se produjo un *estancamiento*, atribuido a la crisis finisecular y a la crisis de mortalidad ocasionado por la Guerra de la Convención³⁴.

Tal como se tendrá ocasión de comprobar, llama poderosamente la atención el hecho de que las citadas fases establecidas por Piquero coincidan, de alguna manera, con las etapas evolutivas del Sistema de Organización de la economía marítima de Gipuzkoa a lo largo de la Modernidad. La primera de las fases demográficas coincide con el período de importantes transformaciones de las características del sistema de organización heredado de la Baja Edad Media, precipitado por los graves acontecimientos militares sucedidos durante las citadas décadas. La segunda fase con el período de crecimiento económico acontecido tras la adecuación del citado sistema de organización proteccionista a las nuevas necesidades y contextos económicos y políticos. La tercera con el período de reconversión del sistema de organización de la economía marítima que desembocaría en la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. La cuarta y la quinta con el crecimiento económico, aunque con altibajos, generado en parte importante por la Compañía, al tiempo que otras actividades se sumían en una profunda crisis. La sexta y última con el período de graves dificultades económicas acontecidas durante las décadas finales del siglo XVIII, en parte importante desencadenadas por la ofensiva estatal desarrollada en contra de la pervivencia del privilegiado marco aduanero de los territorios históricos vascos.

1.1.4.2. Diferencias geográficas

Con todo, a pesar de estas coincidencias, el crecimiento de población no fue homogéneo en todas las comarcas de la provincia, hecho que siempre se debe tener en cuenta para huir de

³⁴ *Ibidem*, pp. 64-65, 73-74, 85-86.

cualquier interpretación determinista entre población y economía. Hacia finales del siglo XVI el área de la costa acumulaba el 40'4% de la población, reflejo, según Santiago Piquero, de una provincia volcada al exterior y de un período de auge de las actividades marítimas, comerciales y siderúrgicas. Pero para 1787 la costa había perdido su anterior preeminencia, pues su población suponía el 35'3% del total. Esta evolución no significa que se produjera un descenso de población en la costa, en donde también la población tendió al crecimiento, sino que la zona central de la provincia, la más apta para la agricultura, experimentó el mayor crecimiento, lo cual produjo "...un proceso de reequilibrio en la redistribución espacial de la población.". Es decir, hacia 1787 la costa continuaba siendo la zona más poblada pero la distribución espacial de la población era mucho más regular. Este proceso de redistribución queda más patente observando la evolución de las densidades locales. En 1587 eran los puertos y las localidades del interior con economías especializadas en actividades industriales y comerciales las que mayores densidades albergaban, rodeadas de poblaciones de escasa densidad. Para 1787 los contrastes eran menores, las poblaciones más grandes y con más densidad eran las que menos habían crecido, al tiempo que las más pequeñas y de menor densidad habían experimentado los mayores incrementos³⁵.

A la hora de analizar las causas de este proceso de redistribución espacial de la población, Santiago Piquero considera que tiene estrecha relación con la evolución que experimentaron las distintas actividades económicas. Es decir, desde el siglo XVII aconteció un importante desarrollo de la actividad agraria en el seno de la economía guipuzcoana. Desarrollo agrario atribuido, por este autor, a las dificultades y la crisis experimentada por las actividades siderúrgicas y marítimas a partir del último tercio del siglo XVI³⁶. De todas maneras, tal como a lo largo de este trabajo de investigación se irá poniendo de manifiesto, no es aceptable ni correcto el uso que tradicionalmente se ha hecho del concepto de "crisis del siglo XVII" entre muchos historiadores del País Vasco.

Efectivamente, aunque la relación del desarrollo agrario con el crecimiento de población es evidente, no lo es tanto la existente entre la evolución económica coyuntural experimentada por las actividades marítimas a lo largo de la Edad Moderna y la evolución de la población de las localidades costeras. Por una parte, es contradictorio el que las parroquias del Arciprestazgo Menor de Gipuzkoa (Hondarribia, Irun, Oiartzun, Errenteria, Pasai Donibane y Lezo) prácticamente no creciesen entre 1733 y 1787, a pesar de constituir, junto con San Sebastián, la principal zona de la provincia dinamizada por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Santiago Piquero postula que quizás constituyese una zona superpoblada, aunque el concepto de la superpoblación es muy relativo. En ese sentido el caso de San Sebastián es muy significativo, pues, a pesar de constituir la localidad más "superpoblada", o al menos de mayor población, entre 1733 y 1768 los habitantes en la propia ciudad experimentaron un crecimiento del 56'3%³⁷. Por otra parte, atendiendo a la evolución de los bautizados de varias localidades costeras destacan las grandes desigualdades existentes entre ellas, tanto en lo

35 *Ibidem*, pp. 90-95.

36 *Ibidem*, pp. 98-99.

37 *Ibidem*, pp. 65, 99, 103-104.

referente a las fechas de inicio y final de los periodos de ascenso y descenso de los bautizados, como en cuanto a la evolución general de los bautizados a lo largo de toda la modernidad³⁸.

En suma, las desigualdades y diferencias en cuanto a sus características físicas existentes entre los distintos puertos, que posibilitaron la especialización de cada puerto en actividades concretas, se disciernen también en lo concerniente a la evolución de población acontecida en cada localidad costera. Estas desigualdades pueden ser reflejo de la particular evolución de las actividades marítimas en cada localidad, cuestión en la que se ahondará más adelante.

1.1.4.3. Poblamiento y distribución de las actividades productivas

En lo que al poblamiento se refiere, en 1787 el 54'2% de la población vivía en municipios de más de 2.000 habitantes. De todas maneras, este dato resulta engañoso ya que el poblamiento disperso era más importante que el concentrado, e incluso gran parte de los habitantes en núcleos urbanos se dedicaban a labores agrarias. Concretamente, en 1805 el 61'7% del total de las casas existentes en la provincia eran caseríos dispersos. Es más, según los censos del siglo XVIII el 70% de la población se empleaba en labores agrarias³⁹. De todos modos son datos que se deben valorar con cautela, pues la práctica de la dedicación temporal a distintos oficios era la norma durante la Edad Moderna.

Se constata por tanto una vez más el gran desarrollo rural acontecido en el seno de la economía guipuzcoana para el siglo XVIII. Los datos sobre la actividad económica de los residentes en núcleos urbanos que superaban los 2.000 habitantes en 1787⁴⁰ son muy interesantes a la hora de valorar la importancia de las actividades marítimas en las localidades costeras, a pesar de ser una fecha tardía en que muchas actividades se veían afectadas por una coyuntura crítica y, por tanto, el empleo en actividades marítimas se hallaba inmerso en dificultades. Se observa que de las 17 localidades de población superior a los 2.000 habitantes de las que se dispone del dato de la actividad económica de sus habitantes, tan solo son cuatro las que se podrían calificar como municipios marítimos: San Sebastián, Irun, Hondarribia y Mutriku⁴¹. En estas cuatro poblaciones el porcentaje medio de los que se dedicaban a actividades no agrarias, ni domésticas, era del 37%, mientras que en las restantes 13 era del 19'75%. Es decir, en conjunto, en las localidades marítimas era superior la dedicación de sus habitantes a actividades de los sectores secundario y terciario, lo cual evidencia la importante dedicación de sus habitantes en las actividades marítimas. De todas maneras, las desigualdades tanto en uno como en el otro grupo de localidades eran muy importantes, así

38 *Ibidem*, pp. 100-101, 106. Concretamente incluye las gráficas de las parroquias de Hondarribia, Pasaia, Orio, Zarautz, Deba, Mutriku y de la parroquia de San Vicente de San Sebastián.

39 *Ibidem*, pp. 95-97.

40 *Ibidem*, p. 97.

41 Aunque Deba y Aia superaban también los 2.000 habitantes, no se disponen los datos de la primera, y la segunda no podría calificarse de localidad propiamente marítima pues la mayoría de sus habitantes se dedicaban sobre todo a labores agrarias a lo largo de toda la Edad Moderna.

mientras en San Sebastián, Irun y Hondarribia el 40'5%, el 49% y el 46% respectivamente de sus habitantes se dedicaban a actividades de los sectores secundario y terciario, en Mutriku tan sólo suponían el 13%. Del mismo modo, en las localidades no marítimas había casos como los de Tolosa y Placencia de las Armas con el 34% y el 54'5% respectivamente de sus habitantes empleados en los sectores secundario y terciario, al tiempo que en otras como Azkoitia, Ataun o Aia los porcentajes eran del 8%, 3% y 5% respectivamente.

Una vez más se debe hacer hincapié en las enormes diferencias existentes entre las distintas localidades, fruto de las características y coyunturas económicas particulares de cada caso. Particularidades muy a tener en cuenta para comprender las características y la evolución de la economía marítima de Gipuzkoa.

1.2. ANTECEDENTES DE LA GRAN EXPANSIÓN MARÍTIMA DE ÉPOCA MODERNA

Las bases de la economía marítima de época moderna se fraguaron en el gran desarrollo que las actividades marítimas experimentaron a lo largo de la Edad Media en Gipuzkoa. Por tanto, para conocer tanto sus características como el funcionamiento y evolución de cada actividad, es indispensable señalar, aunque sea a modo de breves pinceladas, las causas que originaron el gran desarrollo marítimo, así como algunos de los rasgos definitorios de la economía marítima medieval. La economía marítima moderna era heredera de siglos de tradición naval. Esa evolución secular permitió que durante la primera mitad del siglo XVI Gipuzkoa, junto con otros territorios de la Corona, como Bizkaia, Cuatro Villas de la Costa (actual Cantabria) o Sevilla, ocupara un puesto puntero en el desarrollo de las actividades marítimas a nivel mundial. Controlaban las exportaciones de hierro a Europa, protagonizaban el transporte marítimo entre la Península y el norte europeo, fueron pioneros en el desarrollo de las grandes pesquerías en el Atlántico norte, destacaron en la construcción naval copando la construcción de buques con destino al tráfico con las Indias, etc. Al mismo tiempo la economía marítima moderna heredó las características de la medieval, caso de la monopolización señorial de diversos recursos o de la estructura y organización de las empresas marítimas, que a lo largo de la Edad Moderna influyeron directamente en el desarrollo experimentado por las distintas actividades marítimas.

1.2.1. Factores del desarrollo marítimo medieval

La historiografía vasca de los últimos 30 años ha puesto de manifiesto las causas que motivaron el intenso desarrollo de las actividades marítimas, sobre todo durante la Baja Edad Media, y la proyección exterior de los nautas originarios del País Vasco. Por tanto, a continuación se realizará una simple relación de las principales causas, ya que su análisis en profundidad, supera el marco cronológico de esta investigación.

En primer lugar, la inadecuación del sector agrario guipuzcoano para el desarrollo de una agricultura cerealista de base mediterránea motivó que desde fechas muy tempranas se tuviera que recurrir a la importación de productos alimenticios, tanto del interior peninsular, como de la fachada atlántica europea. Como contrapartida se produjo un importante desarrollo de los sectores secundario y terciario, que con sus bienes y servicios compensaban las importaciones

del exterior⁴². Destacó sobre todo la sidero-metalurgia que constituyó la principal actividad industrial. El hierro producido en las ferrerías suponía el principal producto de exportación de Gipuzkoa, y la mayor parte de su producción estaba destinada a los mercados del exterior⁴³. Otro importante consumidor de productos metálicos era la construcción naval, segunda en importancia a nivel provincial pero de gran valor estratégico, ya que sus productos de alta calidad, además de ser indispensables para el desarrollo de las actividades marítimas propias de los guipuzcoanos, eran muy solicitados y demandados por la Corona e incluso por los extranjeros, constituyendo el segundo capítulo más importante de las exportaciones industriales guipuzcoanas⁴⁴.

Esta dependencia con el exterior, tanto para la importación de productos alimenticios básicos, como para la exportación de los excedentes industriales, permitió un temprano desarrollo de las actividades de intermediación. Además, desde el siglo XII los monarcas navarros primero y los castellanos después emprendieron una política de fomento del comercio y transporte naval con objeto de exportar a los mercados nor-europeos las materias primas excedentes, sobre todo la lana, e importar productos manufacturados. Los transportistas navales guipuzcoanos, junto con los vizcaínos y cántabros, protagonizaron el comercio entre los reinos peninsulares y Europa, en principio al servicio de los comerciantes castellanos, navarros y gascones. Exponentes de esta importante actividad son las hermandades que las diversas villas formaron para defender sus intereses, caso de la Hermandad de las Marismas de 1296, los tratados internacionales de comercio que las villas guipuzcoanas firmaron con diversas entidades políticas de la época como Navarra, Inglaterra, Bayona, La Hansa, etc., o los servicios de transportistas realizados en países y para comerciantes muy alejados, como los desarrollados en Cataluña, Italia, etc.⁴⁵.

Al socaire de las actividades industriales y comerciales mencionadas se produjo también un importante desarrollo de las pesquerías alejadas del ámbito marítimo vasco. Desde la Baja Edad Media se tiene constancia de la existencia de expediciones balleneras a aguas de todo el

42 Véanse entre otros: BILBAO, L.M.: "Transformaciones económicas en el País Vasco...", op. cit.; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales...*, op. cit.

43 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)...*, op. cit.

44 Véase el estado de la cuestión de los conocimientos sobre la construcción naval medieval en el País Vasco: ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), pp. 13-33.

45 ARIZAGA, B.: "La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media", *II Congreso Mundial Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1988, t.II, pp. 285-304; Idem: "Las villas guipuzcoanas que reciben el Fuero de San Sebastián: Modo de vida de sus habitantes", *El Fuero de San Sebastián y su época*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1981; AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit.; CARO BAROJA, J.: *Los vascos y el mar...*, op. cit.; GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Caja de ahorros vizcaína, 1966; HEERS, J.: "La comerce des basques en Mediterranie au XVe siècle: d'apres les Archives de Génè", *Bulletin Hispanique*, 57 (1955); FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Santiago de Compostela: Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988; Idem: "Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes", *El Fuero de San Sebastián y su época*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza 1981; Idem: "Unos mareantes vascos en Barcelona en 1393", *II Congreso Mundial Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1988, t.II, pp. 327-346.

cantábrico, incluida la fachada atlántica de Galicia y de expediciones pesqueras a aguas más septentrionales como las de Irlanda⁴⁶.

En segundo lugar, el proceso de fundación de villas⁴⁷, iniciada hacia finales del siglo XII, dotó al territorio guipuzcoano de las infraestructuras necesarias para el ulterior florecimiento de las mencionadas actividades industriales y de intermediación, así como del marco ideal para el desarrollo de los sectores sociales dedicados a dichas actividades y no dependientes de linajes señoriales de raigambre rural. Una de las principales causas de la fundación de las villas era precisamente de índole económica-comercial. Con ellas se jalonaban los caminos que unían los puertos marítimos con el interior peninsular, de manera que suponían el afianzamiento de las vías de comunicación con el norte de Europa, a cuyos mercados se encaminaban la exportaciones de la lana, importante fuente de rentas para la Corona.

Pero además de las razones económicas, tuvieron gran peso las sociales. La mayoría de las villas se fundaron por iniciativa de sus pobladores, de manera que constituían un instrumento de defensa frente a los abusos señoriales, en especial de los cometidos por los Parientes Mayores enfrentados en guerras de bandos desde inicios del siglo XIV. Efectivamente las villas supusieron un modelo de organización económica, social y política distinta a la propugnada por los Parientes Mayores. Con objeto de defenderse de sus desmanes las villas guipuzcoanas se agruparon en la Hermandad. Para la segunda mitad del siglo XV la Hermandad de las villas de Gipuzkoa con el apoyo de la Corona consiguió vencer políticamente a los Parientes Mayores. De manera que la Hermandad, constituida en Provincia, protagonizaría en lo sucesivo el poder político en Gipuzkoa, desarrollando una legislación (los Fueros) y unas instituciones de gobierno (Juntas Generales y Diputaciones) específicas⁴⁸.

En tercer lugar la política de fortalecimiento y de absolutización emprendida por la Corona la situó en una posición hegemónica en el marco de las monarquías europeas. Fruto de esa política fueron la definitiva conquista del reino de Granada en 1492, la conquista de Navarra en 1516 y el descubrimiento y conquista de América a partir de 1492. A todo ello se sumó el matrimonio de Juana “la loca” de Castilla y Aragón con Felipe “el hermoso” de Habsburgo, heredero por una parte del Imperio Germánico y de las tierras patrimoniales de los Habsburgo

46 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 39-173.

47 Entre otros se pueden citar: ARIZAGA, B. - BARRENA, E.: “El litoral vasco peninsular en la época pre-urbana y el nacimiento de San Sebastián”, *Lurralde*, 13 (1990); ARIZAGA, B.: *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*. San Sebastián: Kriselu, 1990; GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en la Edad Media. Evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*. San Sebastián: Haramburu, 1985; GOYHENECHÉ, E.: *Bayonne et la région bayonnaise du XII au XV siècle*. Bilbao: UPV, 1990; TENA GARCÍA, M.S.: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*. San Sebastián: Instituto Doctor Camino de Historia Donostiarra, 1997.

48 Destacan entre otros: ACHÓN INSAUSTI, J.A.: “A voz de Concejo”. *Linaje y corporación urbana en la constitución de la Provincia de Gipuzkoa: Los Báñez y Mondragón, siglos XIII-XVI*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995; MARÍN PAREDES, J.A.: “Semejante pariente mayor”. *Parentesco, solar, comunidad y linaje en la institución de un pariente mayor en Gipuzkoa: Los señores del solar de Oñaz y Loyola (siglos XIV-XVI)*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998.

y por otra de las posesiones de los duques de Borgoña con lo que el Imperio Español se extendía también de hecho al corazón de Europa.

Gipuzkoa, merced a su estratégica posición (frontera con Francia), a la posesión de infraestructuras y bienes de inestimable valor para la consecución de la política imperial (industria del hierro y armamentística, industria de construcción naval, disposición de una importante flota, etc.), y a su economía volcada al exterior, obtuvo enormes beneficios de esta política de cuño imperialista. Por una parte, beneficios de tipo económico a raíz de la apertura de nuevos mercados para sus sectores secundario y terciario (aumento de la demanda de armas, buques, etc. de la propia Corona y sobre todo el gran mercado de las Indias en el que eran necesarias las manufacturas férricas y los servicios navales de los guipuzcoanos). Por otra parte, Gipuzkoa obtuvo enormes ventajas políticas en lo referente al desarrollo de su autogobierno y a las exenciones fiscales, merced a la dependencia de la Corona con respecto a sus bienes y servicios y a su destacado y activo protagonismo en la defensa de la frontera.

En cuarto lugar, entre mediados del siglo XV y principios del XVI se produjo un proceso de fusión de los linajes de Parientes Mayores y de hidalgos rurales con los linajes urbanos enriquecidos con las actividades comerciales y de intermediación. El anteriormente aludido triunfo de la Hermandad sobre el mundo banderizo no supuso la sustitución de los linajes de Parientes Mayores por los urbanos. Al contrario, al fusionarse conformaron la oligarquía económico-política que protagonizaría, en lo sucesivo, la economía y el gobierno de las villas y de la provincia. Los linajes mercantiles se amoldaron al esquema social jerárquico de los nobles rurales contribuyendo a su consolidación. Este proceso de oligarquización, muy similar a lo acontecido en otros territorios de la Corona, se fue acentuando a lo largo de la Edad Moderna, merced a la política matrimonial emprendida por los miembros de los linajes más destacados, tendente a fusionarse entre sí⁴⁹.

1.2.2. Características generales de la economía marítima Bajo-Medieval

1.2.2.1. Monopolización de los recursos del litoral

A partir del siglo XI se tienen las primeras noticias del proceso de señorialización de los recursos existentes en el litoral guipuzcoano. Efectivamente, algunos grandes monasterios e instituciones eclesiásticas de Aragón, Navarra, La Rioja o Castilla fueron obteniendo diversas posesiones y derechos sobre los recursos de la costa de todo el País Vasco y Cantabria. Eran sobre todo los recursos pesqueros los que fueron objeto de estas donaciones, aunque además

49 AGUINAGALDE, B. : "Notas sobre los niveles estamentales más elevados de la estratificación social en Guipúzcoa en 1450-1550: La zona del Bajo Urola", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 16 y 17 (1982 y 1983); Idem: "Recuperando la historiografía genealógica. Las memorias de Garibay y Guipúzcoa", *Cuadernos de Sección Historia-Geografía*, 2, (1984); PORRES MARIJUÁN, R.: *Gobierno y administración de la ciudad de Vitoria en la primera mitad del siglo XVIII: aspectos institucionales, económicos y sociales*. Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1987; PORRES MARIJUÁN, R.: *Las oligarquías urbanas de Vitoria entre los siglos XV-XVIII: poder, imagen y vicisitudes*. Vitoria: Ayuntamiento de Vitoria, 1994; ARAGÓN, A - ALBERDI, X.: "La pervivencia de los Parientes Mayores en el poder político local de Gipuzkoa durante el período 1511-1550", *Las Juntas en la conformación de Gipuzkoa hasta 1550*. San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa - Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.

de las pesquerías también fueron donadas algunas infraestructuras portuarias. En 1091 Alfonso VI de Castilla, a petición del conde don Lope Iñíguez y de su esposa doña Ticio, agregó al gran cenobio riojano de San Millán de la Cogolla el monasterio de San Andrés de Astigarribia, a orillas del Deba, en el actual término municipal de Mutriku, entre cuyas posesiones se mencionaban "...portis ad piscandum..."⁵⁰. Puertos, en principio para pescar, pero que podían ejercer también otras funciones relacionadas con el tráfico naval. En 1101 era Pedro I de Navarra y Aragón quien confirmaba a San Salvador de Leire la posesión sobre el monasterio de San Sebastián, en el que disponía, entre otros, de bienes "...maritimis..."⁵¹. Bienes de carácter marítimo ubicados en la bahía de la Concha, es decir en lo que en un futuro no muy lejano iba a constituir uno de los principales centros comerciales de Gipuzkoa. Más tarde, en 1141 García el Restaurador de Navarra donó a la catedral de Pamplona varios bienes que poseía en diversos territorios situados entre Orio y Altza, entre los que se citaban "...totas suas pescarias..."⁵². Pero además de estas "pesqueras" o nasas ubicadas en los cursos fluviales, los recursos pesqueros provenientes del mar abierto también fueron objeto de señorialización. Así en 1200 Alfonso VIII de Castilla donó a la Orden de Santiago una ballena anual cazada en Mutriku⁵³.

La fundación de las villas en el litoral guipuzcoano, en un principio, supuso un freno al proceso de señorialización de sus recursos. Con el propósito de atraer a comerciantes de Bayona y potenciar su papel comercial, el fuero de San Sebastián, concedido, según reza el propio texto por Sancho VI el Sabio de Navarra hacia fines del siglo XII, declaraba a los barcos propios de San Sebastián francos, libres e ingenuos, liberándolos del pago de varios derechos. Y paralelamente liberaba del pago del impuesto de la "lezda" a los mercaderes bayoneses que vendiesen sus productos en la villa⁵⁴. Posteriormente, en los siglos XIII y XIV el fuero de San Sebastián se extendió por todo el litoral de la provincia ya que la mayoría de las villas marítimas de Gipuzkoa fueron fundadas a fuero de San Sebastián. En consecuencia se extendieron también las libertades y franquezas que este fuero otorgaba.

Durante la Baja Edad Media, merced a la indefinición territorial y jurisdiccional existente entre los dominios particulares y públicos y entre las distintas villas, se produjo un doble proceso consecutivo de apropiación de los bienes públicos o comunales. En primer lugar, a

50 LEDESMA RUBIO, M.L.: *Cartulario de San Millán de la Cogolla (1076-1200)*. Zaragoza: Anubar Ediciones, 1989, doc.nº.209.

51 MARTÍN DUQUE, A.J.: *Documentación medieval de Leire (siglos IX a XII)*. Pamplona: Diputación Foral de Navarra-Institución Príncipe de Viana, 1983, doc.nº.188.

52 GOÑI GAZTAMBIDE, J.: *Catálogo del Archivo Catedral de Pamplona*. T.1 (829-1500), Pamplona: Diputación Foral de Navarra-Institución Príncipe de Viana, 1965, doc.nº.208 y 220.

53 ARIZAGA, B. - BARRENA, E.: "El litoral vasco peninsular...", op. cit., p. 279.

54 "Hoc solummodo retineo: quod si aliquis de populoribus ad Bayonam trosellos vel aliquam mercatoriam comparaverint, et per Sanctum Sebastianum transierint ut in alio loco vendant predictam mercaturiam, donet lezdam.

Sed si in Sancto Sebastiano vendiderit predictam mercaturiam, non det lezdam... Similiter volo et dono per fuero quod proprie naves de Sancto Sebastiano sint franqs et libere et ingenue, quod non dent portague nec lezdam." (LACARRA, J.M.: *Fueros derivados de Jaca*. Pamplona: Diputación Foral de Navarra, 1968, pp. 269-270).

partir del siglo XIII y, sobre todo, durante las dos últimas centurias de la Edad Media el gran auge experimentado por las actividades industriales (ferrerías y construcción naval) y de intermediación (transporte y comercio), en un primer momento, se basó en parte importante en la amplia libertad de disposición de los recursos y de las materias primas necesarias. Disponibilidad, en algunas ocasiones reconocida por los monarcas, como es el caso del privilegio otorgado a Getaria en 1270 para poder cortar madera en cualquier monte de Gipuzkoa con destino a la construcción de embarcaciones y casas⁵⁵, pero en otras ejercida al amparo de la citada indefinición territorial y jurisdiccional. En un segundo momento, la libertad de disposición de los recursos y su empleo continuado derivó en un proceso de apropiación legal y en su defecto de usurpación de los bienes comunales, protagonizado por los más poderosos, es decir, los Parientes Mayores, otros linajes hidalgos y algunos señores eclesiásticos. Durante el siglo XIII y principios del XIV los citados grupos sociales eran, prácticamente, los únicos que contaban con la capacidad económica suficiente como para construir y poseer infraestructuras productivas de gran envergadura, necesarios para participar en los mercados de ámbito internacional, caso de las ferrerías hidráulicas, de las nasas o pesqueras salmoneras y de las lonjas y renterías indispensables para el almacenamiento y las compraventas de las mercancías. Pero estos destacados señores no disfrutaban de la posesión de los recursos naturales necesarios para el desarrollo de las citadas actividades industriales y de intermediación (bosques, madera y leña, ríos y aguas, etc.), de titularidad real y de uso comunal por los vecinos de las villas. Ello desembocó en la generalización de las usurpaciones protagonizadas por los citados señores particulares y en el estallido del enfrentamiento entre los Parientes Mayores y las villas, unos y otros empeñados en acaparar y monopolizar los beneficios derivados de la disposición de dichos recursos⁵⁶.

En segundo lugar, los concejos de las villas iniciaron otro proceso de acaparación y

56 MARTÍNEZ DÍEZ, G. - GONZALO DÍEZ, E.: *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa, 1991, doc.nº32.

56 Son muy esclarecedoras al respecto las palabras de Álvaro Aragón: "...La lucha entre el modelo banderizo y el urbano no se debe a la existencia de una crisis -y el intento de los banderizos de equilibrar o recuperar su nivel de ingresos-, sino, más bien, al intento por cada una de las partes implicadas de capitalizar y monopolizar los beneficios que comienzan a reportar los recursos naturales y las actividades industriales y comerciales de las provincias costeras. Los Parientes Mayores, en desventaja, por las concesiones y la presión real a favor de las villas, tratarán de hacer valer sus privilegios para poder controlar dichos recursos y sus beneficios. Hay que recordar que a pesar de controlar y monopolizar las factorías siderúrgicas, los Parientes Mayores y la nobleza rural no contaban con el control de los recursos necesarios para su fabricación y actividad (vena, leña y madera, canteras, aguas y ríos), ni controlaban la última fase de la comercialización de los productos férricos, ambos en manos de las villas.

Ello explica las usurpaciones que llevaron a cabo a partir de finales del siglo XIII, aprovechando la debilidad de las villas y la indefinición de sus territorios y jurisdicciones...

Sin duda, el gran error que sigue cometiendo la historiografía vasca es considerar a ambos modelos como excluyentes, contrapuestos, beligerantes, corporativistas y rígidos, sin tener en cuenta los intereses particulares de cada uno de sus miembros, cuando hay casos que comparten ambos modelos...el enfrentamiento se produce porque surgen nuevas fuentes de riqueza que no todos -o mejor nadie- están dispuestos a compartir; la pugna surge por el disfrute, el uso y el acceso a esos recursos que, a pesar de estar siempre ahí, ahora cobran un inusitado interés estratégico y económico..." (ARAGÓN RUANO, A.: "La importancia de los montes comunales en el desarrollo de la sociedad urbana vasca en el tránsito del medievo a la modernidad (siglos XV y XVI)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LIX, 1 (2203), pp. 66-67). Véase también: ARAGÓN RUANO, A. – ALBERDI LONBIDE, X.: "<<...sin su liçençia nadie pueda...>>", monopolización y subordinación. Reflexiones en torno a las causas de la emigración en el litoral guipuzcoano", Seminario EHMIG, II, *Eusko sare*.

monopolización de los bienes comunales y de recorte de la libertad de uso, a fin de alcanzar los recursos necesarios para afrontar las profundas transformaciones administrativas emprendidas por los municipios. A tal fin, los concejos entre finales del Medievo y principios de la Modernidad aplicaron un aparente proceso de “reacción antiseñorial” tratando de limitar o cuando menos reglamentar las exclusivas, monopolios y usos privilegiados sobre los recursos. Pero no sólo no se opusieron a la persistencia de esas instalaciones de cuño señorial, sino que iniciaron un proceso de concentración de los monopolios en sus manos⁵⁷. Así, los concejos se fueron transformando en los principales detentadores de los monopolios de explotación de los recursos fluviales y marítimos, que, en lo sucesivo, serían explotados mediante su arrendamiento para determinados periodos⁵⁸. Ante la imposibilidad de acceder a la recuperación de todos los bienes y recursos usurpados por los poderosos señores particulares, en otros casos se procedió al compromiso entre ambas partes⁵⁹, de manera que la acción de los concejos sobre los señores particulares se limitaba a someter las actividades monopolistas de éstos a las reglamentaciones sobre el uso de los recursos, redactadas por las propias instituciones municipales. En suma, desde finales del siglo XV los concejos, con el beneplácito y apoyo de la Corona, emprendieron un proceso de monopolización de la gestión y de los beneficios de los recursos públicos de sus municipios. Tal como ha puesto de manifiesto Alvaro Aragón, a tal objeto se valieron de la redacción de las ordenanzas municipales que progresivamente limitaban, acotaban o suprimían, según los casos, los anteriores usos y disfrute libre de los recursos. Entre otros procedimientos, las ordenanzas introdujeron la figura de la “licencia”⁶⁰ que, en lo sucesivo, se debía demandar de manera obligatoria a las autoridades concejiles para acceder a la explotación de los recursos económicos de su jurisdicción. Todas estas ofensivas, conflictos de intereses y transformaciones económicas, sociales y políticas no constituyen más que las dinámicas propias de un proceso de transformación y adecuación a las nuevas necesidades y coyunturas históricas a lo que este autor denomina modelos⁶¹.

57 “...el fortalecimiento de las instituciones concejiles y, más aún, el aumento de gastos y deudas a las que tuvieron que hacer frente los municipios vascos, como consecuencia de la complicación administrativa y de las continuas guerras, hicieron que la actitud de los concejos con respecto a los comunales cambiase. Las instituciones municipales tomaron conciencia del valor estratégico y económico, coincidiendo con la importancia estratégica que adquirieron los municipios vascos dentro de la política expansionista iniciada por los Reyes Católicos, entre finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI. Por ello, se apresuraron a recuperar todas las usurpaciones realizadas y a crear un cuerpo jurídico que velase por el monopolio sobre sus posesiones...” (ARAGÓN RUANO, A.: “La importancia de los montes comunales...”, op. cit., p. 80).

58 Sobre la acción de señorialización emprendida por las villas en el caso específico de Gipuzkoa, véanse: ACHÓN INSAUSTI, J.A.: “A voz de Concejo...”, op. cit.; AYERBE, M.R.: “El feudalismo y las villas”, *Curso de formación de jóvenes en arqueología urbana*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1989; MARÍN PAREDES, J.A.: “Semejante pariente mayor...”, op. cit.

59 Son más conocidos los compromisos y concordias firmadas a partir de mediados del siglo XIV para la regulación de la explotación de los recursos forestales entre las distintas partes interesadas en su explotación y beneficios: Parientes Mayores e hidalgos propietarios de ferrerías, concejos de las villas, la industria de la construcción naval, los usos domésticos, etc. Véanse al respecto: ARAGÓN RUANO, A.: “La importancia de los montes comunales...”, op. cit., pp. 76-80; Idem: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 43-46, 50-52.

60 Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 48-50, 59-63, 91-97, 143-145.

61 Alvaro Aragón concluye que “...Es eso, lo que, en definitiva, se esconde tras el período conflictivo bajomedieval:

1.2.2.1.1. Monopolios pesqueros

Como resultado de lo expuesto, hacia fines del siglo XV y principios del siglo XVI algunos linajes de alta extracción social, de Parientes Mayores o de Hidalgos, algunas instituciones eclesiásticas, así como algunos concejos, tanto de comunidades de aldea como de villas, entre sus propiedades, poseían pesqueras o nasas para la pesca del salmón, cuyas capturas, de gran valor económico, se encaminaban al mercado y a la exportación. Las nasas eran instalaciones fijas compuestas por una estacada hincada en el fondo de los cauces de los ríos. Los espacios entre las estacas se cerraban con unos enmallados de palos denominados “gueretas”, de forma que circunscribían un espacio cerrado en forma de embudo en cuyo cuello se desplegaba una red en forma de bolsa, donde quedaban capturados los salmones.

En el río Bidasoa, el concejo de Hondarribia poseía nasas desde época medieval. Además de la jurisdicción exclusiva sobre el río desde su desembocadura hasta el confín con Navarra, le correspondía a la villa el monopolio de la pesca en su cauce, así como el exclusivo derecho de construir nasas donde desease, con la única salvedad de la nasa del Priorato de Santiago de Zuberno, pequeño cenobio labortano enclavado a orillas del Bidasoa. Durante el siglo XV la nasa municipal se hallaba en el paraje de Naçaçarra, más abajo del paso de Behobia, junto a la nasa del Priorato. Debido a los continuos conflictos con los habitantes de las inmediaciones, tanto vecinos de Lapurdi, como de Irun, en torno al aprovechamiento de los recursos del río, en 1489 el concejo firmó un acuerdo con el señor de la casa de Buniort, vecino de Biriatiou (Lapurdi), por el que los miembros de esta casa se encargarían de la defensa y custodia de la nasa⁶². A principios del siglo XVI, al haberse colmado la nasa con los sedimentos del río, fue trasladada al paraje de Elorregi, aguas arriba del paso de Behobia. Pero a fines del siglo XVI, ante las continuas agresiones de los franceses, se pensó en su traslado más abajo, a una zona más poblada. Se redactaron al efecto dos memoriales en 1599 y 1612, considerando las ventajas e inconvenientes del traslado. Por fin se volvió a emplazar la nasa en el paraje de Naçaçarra, junto a la nasa del Priorato de Zuberno, separadas por una isla, que aún hoy existe en el lugar⁶³.

El Priorato de Santiago de Zuberno, situado a orillas del Bidasoa, poseía una nasa por donación de Joan Martín de Lastaola, señor del palacio de Lastaola, vecino de Hondarribia, que murió sin descendencia en fecha desconocida del siglo XV. En 1510 reunidos los

la adecuación de las sociedades vizcaína y guipuzcoana a los nuevos modelos y coyunturas. A partir de este momento, todo aquél que quiera participar de esos monopolios y aprovechamientos, lo deberá hacer dentro del nuevo marco jurídico marcado y representado por las villas -uno de sus principales instrumentos serán las ordenanzas municipales-. Eso es, precisamente, lo que intentarán hacer los Parientes Mayores, quienes iniciarán una política matrimonial que les relacionará con los principales linajes urbanos o se asentarán en las villas, cuyos resortes administrativos tratarán de controlar, mediante su prestigio y poder, todo ello a fin de beneficiarse de los recursos monopolizados por los concejos; este proceso es muy claro, por ejemplo, en las villas del litoral guipuzcoano...” (ARAGÓN RUANO, A.: “La importancia de los montes comunales..., op. cit., pp. 68-69).

62 A.M.F., E, 6, VI, 9, 4; B, 1, I, 1, 13.

63 A.M.F., E, 6, VI, 9, 4.

representantes de las coronas de Francia y de España para dirimir las diferencias surgidas en torno a los distintos derechos, privilegios y pretensiones sobre el río, reconocieron al pequeño monasterio el derecho de poseer su nasa, a pesar de pertenecer la jurisdicción sobre el río a Hondarribia. El Priorato de Zuberoa tuvo además otros intereses pesqueros en el Bidasoa, ya que en 1697 arrendó para nueve años la nasa de la ciudad de Hondarribia⁶⁴.

La ciudad de San Sebastián, además de la nasa situada en la playa de Ondarreta, en el río Urumea poseía otra nasa, ubicada en el puente de Santa Catalina, que en 1585 era arrendada junto con el peaje del puente para cuatro años⁶⁵. En 1693 la ciudad construyó la nasa de Lazonenea en el barrio de Loiola, motivando las quejas de Hernani, quien consideraba que la nasa no respetaba las ordenanzas impidiendo la navegación fluvial y la subida del pescado. De todas maneras, ambas partes alcanzaron un acuerdo en 1695⁶⁶. Los conflictos en torno a los monopolios pesqueros fueron muy frecuentes entre la villa de Hernani y la casa y linaje de Parientes Mayores de los Murguia, situada en Astigarraga, que poseía una nasa en el barrio de Ergobia. En las Juntas Generales de Ordizia de 1484 se reconoció el derecho de esta casa a poseer la nasa e incluso a cerrar la tercera parte del cauce, que se debía dejar abierta a la navegación, con compuertas que se abrían para dejar paso a las embarcaciones, y así permaneció hasta 1577⁶⁷. Debido a la colmatación por los sedimentos del río, o por los destrozos ocasionados por las avenidas, esta nasa periódicamente tuvo que ser trasladada de lugar y fue objeto de importantes reparaciones a lo largo de los siglos: En 1582 fue trasladada de lugar, y en 1680, 1713 y 1723 tuvo que ser reconstruida⁶⁸.

En el río Oria, al igual que en los casos precedentes, diversos concejos, instituciones eclesiásticas y linajes de elevada extracción social poseían nasas en su curso. A principios del siglo XVI existían las siguientes nasas: 1) La del concejo de Orio; 2) Las de Saria, Arrutarte y Nazapozu propias de la Comunidad de Aginaga; 3) La nasa de Girona, propiedad a terceras partes del monasterio donostiarra de San Bartolomé, de la casa solar y palacio de Urdaiaga-Jauregia, y de Juan Pérez de Zuaza; 4) La de la casa solar y palacio de Achega, propia de Juan de Achega, señor de dicha casa y jefe del homónimo linaje de Parientes Mayores; 5) La de la casa solar y palacio de Urdaiaga-Jauregia, cuya señora era a la sazón doña María Miguélez de Urdaiaga; 6) La nasa de la casa solar de París, propiedad de Ochoa Pérez de París. Posteriormente se fueron creando nuevas nasas, instaladas siempre por personas de un nivel económico elevado: 1) En 1513 María Miguélez de Urdaiaga, señora de Urdaiaga, construyó

64 A.M.F., E, 6, VI, 9, 4.

65 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico 18/20 Noviembre 1585. Acerca de la intervención arqueológica desarrollada para el descubrimiento de las estructuras de la nasa de Ondarreta véase: ALBERDI LONBIDE, X. -PÉREZ CENTENO, J.M.: *Memoria arqueológica. Nasa de Ondarreta (Donostia-San Sebastián)*, 2005 (memoria inédita consultable en el Archivo de Arqueología del Centro de Patrimonio del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa).

66 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/49.

67 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/68.

68 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: Op. cit., Tolosa 5 Diciembre 1581 ; 16 Abril 1582. / AGG-GAO, JD IM, 2/12/68.

una nueva nasa frente a la nasa de Gironda; 2) En 1516 Martín Ruiz de San Millán, señor de la casa y linaje de San Millán, de Parientes Mayores, construyó una nasa en la presa de Agaraiz, cerca de Villabona; 3) En 1518 la villa de Orió instaló una segunda nasa en el límite de su jurisdicción con las propiedades de la Real Colegiata de Roncesvalles; 4) En 1607 el doctor Plazaola construyó otra nasa en términos de Usurbil; 5) Con anterioridad a 1698 Domingo de Lizaso, curador de los hijos menores del difunto afamado constructor naval, capitán Ignacio de Soroa, vecino de Usurbil, e Ignacio de Aizpurua, administrador de sus bienes, hicieron construir una nasa junto al astillero de Mapil, propiedad del linaje de Soroa; 6) El mismo Ignacio de Aizpurua, vecino de la Comunidad de Zubieta, era dueño en 1708 de una nasa construida frente a su caserío de Aizpurua, cerca de la presa y molino de su propiedad y de la Comunidad de Zubieta; 7) En 1744 Lucas de Zatarain, vecino de Zubieta, importante asentista de maderas al servicio de la Corona, construyó una nasa en el puente de Zubieta; 8) Y en 1775 Ignacio de Ibarrola, síndico tesorero general de Usurbil, construyó dos nasas a ambos lados de una isla ubicada en el término de Legarriza⁶⁹.

Tal como poco antes se mencionaba, las villas del litoral guipuzcoano a lo largo de la Baja Edad Media emprendieron un proceso de ampliación de sus prerrogativas de tipo señorial sobre los recursos pesqueros existentes en sus respectivas jurisdicciones. El instrumento del que se valieron para conseguir este objetivo fue la redacción de las ordenanzas municipales, como se insistirá en el siguiente capítulo. Estas ordenanzas al tiempo que limitaban el acceso de los particulares a los recursos pesqueros posibilitaron su monopolización por los concejos, ya que contaban con la aprobación real, máxima autoridad legislativa y gubernativa. Este proceso se materializó en dos hechos. En primer lugar se impusieron impuestos o derechos sobre las capturas de pescado de los pescadores. Era habitual que los concejos exigiesen impuestos a las embarcaciones foráneas que acudían a sus puertos, lo cual motivó serias disputas, tal como se ha mencionado antes. Pero además, los concejos impusieron diversos impuestos y obligaciones a las capturas que aportaban los propios vecinos. Las ordenanzas municipales redactadas en 1464 y 1475 en Getaria ordenaban que competiera al concejo la venta en exclusiva de las ballenas capturadas por sus vecinos, así como el reparto de las ganancias entre todos los interesados, asignando la mitad de los beneficios al concejo. La promulgación de estas ordenanzas suscitaron un pleito entre el concejo de Getaria y la Cofradía de Mareantes de San Pedro que en 1538 acabó en la Chancillería de Valladolid⁷⁰. Las ordenanzas municipales de San Sebastián, redactadas en 1489, imponían a los pescadores de la villa y de Pasaia diversas obligaciones y restricciones a la libre venta y manipulación del pescado, con el propósito de asegurar el barato aprovisionamiento de pescado fresco en la villa, tal como se analizará en el siguiente capítulo⁷¹. Por su parte el concejo de Deba redactó en 1511 una ordenanza mandando que los pescadores no vendiesen el pescado al por menor sin peso, sino que lo vendiesen tras su pesaje en el peso municipal⁷².

69 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451 (1518-1698). / A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, C. 283-2; Reales Ejecutorias, C. 360-50. / A.G.G.-G.A.O., R.15 (1607); JD IM, 2/12/78 (1744); CO MCI 4163 (1775).

70 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 755-1 L. 135.

71 A.M.S.S., A, 8, I, 2211/1.

72 A.M.D., Libro V.

En segundo lugar, los concejos monopolizaron en exclusiva las pesquerías en determinados espacios pesqueros ubicados dentro de sus jurisdicciones. La “reacción antiseñorial” emprendida por varios concejos con objeto de eliminar, o al menos de reglamentar, el acotamiento de los recursos pesqueros por parte de poderosos señores laicos y eclesiásticos, concluyó con la monopolización por los concejos de los recursos pesqueros de sus jurisdicciones. Así en 1416 ante los continuos conflictos por el control de los recursos del Urola entre los concejos de Getaria y Zumaia, y entre los concejos y diversos particulares que habían construido una nasa, se alcanzó un acuerdo por el que Zumaia reconocía la libertad de pesca en el río a todos los vecinos de Zumaia y Getaria, al tiempo que se comprometía a derribar la nasa construida por algunos particulares e impedir que, en lo sucesivo, se construyeran otras⁷³. Pero esta custodia y control sobre los recursos del río abrió las puertas al concejo de Zumaia para conseguir monopolizar su explotación. De manera que en las ordenanzas municipales redactadas en 1584 se ordenaba que nadie usase redes ni construyese “cerradas” en el río y en la costa sin licencia del alcalde y regidores de la villa. Más adelante, debido a las dificultades hacendísticas que afectaban a las arcas de la villa el concejo procedió a arrendar la pesca en el Urola, tal como se expresa en otra ordenanza añadida en 1690⁷⁴.

En las ordenanzas municipales de Deba, redactadas en 1434, al tiempo que se declaraba la propiedad del concejo sobre el río, se prohibía el uso de cualquier tipo de red en la misma⁷⁵. A raíz del establecimiento de este monopolio municipal sobre el río, Andrés de Irurogüen, señor de la casa-torre y rentería de Irurogüen o Astigarribia -sita en jurisdicción de Mutriku-, inició un pleito contra el concejo de Deba, ante lo que la villa recurrió a obtener la confirmación real de la mencionada ordenanza, añadiendo que la pesca fuese común para todos y se empleasen en ella sólo redes barrederas. Pero la autorización del uso, exclusivamente de redes barrederas, artefactos de gran envergadura y costoso mantenimiento fuera del alcance de la mayoría de los vecinos, al tiempo que se prohibían las demás redes comunes, suponía acotar la pesca a la mayoría de los habitantes de la villa y una monopolización por parte del concejo de los recursos pesqueros del río, a pesar de que no se

73 A.M.Z., Asuntos Locales: Relaciones con los pueblos, Getaria, Caja nº 61.

74 A.M.Z., Asuntos locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº 56. Ordenanzas de 1584: Nº59 “Ytten que ningun vezino ni estraño no sea osado de echar treinas ni red barredera ni hazer cerradas en los rios ni costta de esta villa sin lisenzia del alcalde y regidor de ella y quando dieren lisenzia sean obligados traer la mitad de ttodo el pescado que tomaren de qualquier genero que sea poco o mucho la mitad a la plaza de esta villa y en ella se venda al precio y tasa que el dicho regidor o alcaldes le dieren...”. En una de las ordenanzas añadidas en 1690 se ordenaba: Nº10 “Que en attenzion a que esta dicha villa se halla con mui corttos medios para acudir a sus obligaciones continuas y para en parte de ellas ttenia arrendada su ria y este presente año se cumple el arrendamiento de ella, de aqui adelante qualquiera vezino, o morador, o estraño de qualquiera condizion que fuere prettendiere echar la red barredera en dicha ria y canal, y no aia quien la arrienda cada vez que se le permitiere aya de pagar al dicho maiordomo bolzero un real de a ocho que en el discurso de dos mareas quisieren echar, y el dicho permiso y lisenzia se deva pedir y se pida al dicho maiordomo bolzero...”.

75 A.M.D., Libro V. Ordenanza nº105 “Otro si ordenamos que alguna nin algunas persona nin personas vezinos de esta dicha villa nin estraños de fuera parte nonsean osados de hechar la red barredera nin traynar ni echen ni traynen pescado nin otra cosa alguna con red en el rio y canal llamado Deva que es de nos el dicho concejo desde el vado de delante de la torre de Andres de Astigarribia abajo hasta la peña de Velascorriaga que es cerca de la barra de Deva...”.

expresara de manera tan explícita como en Zumaia⁷⁶.

Pocos años después, en 1452 a solicitud del concejo de Getaria, Juan II de Castilla concedió al concejo el privilegio de la exclusiva de pesca en la bahía de Malkorbe, de manera que, en lo sucesivo, se procediese cada año al arrendamiento de la pesquería al mejor postor. Los arrendadores gozarían de la exclusiva de pesca con redes traineras o de arrastre, prohibiendo a todos los demás vecinos su uso en el citado espacio. La excusa de que se valió el concejo de Getaria para alcanzar este privilegio real era que carecía de otros recursos para afrontar los gastos derivados de la construcción y de las reparaciones del puerto y de las murallas de la villa que juzgaban vitales para el fortalecimiento del comercio y para la defensa del reino en las guerras que luchaba, especialmente, contra los ingleses. En adelante, la pesquería de Malkorbe dejó de ser un bien comunal pasando a engrosar los propios del concejo⁷⁷.

En las ordenanzas municipales de San Sebastián, redactadas en 1489, se ordenaba que

76 A.M.D., Libro V. En la confirmación de esta ordenanza en 1536 se le añadió la siguiente coletilla: "...Y la qual dicha hordenança confirmamos e aprovamos para que lo en ella contenido se guarde e cunpla con tanto que mandamos que la pesca sea comun de todos e que no se pueda hazer sino con rred barredera."

77 "...Por quanto de parte de vos el Concejo, Alcaldes, Preboste, Jurados e homes buenos de la villa de Guetaria, que es en la marisma de la Provincia de Guipuzcoa, me fue fecha relación diciendo que por esa dicha villa estar junto con la mar y su fortuna cada día batía y bate en ella, agora nuevamente por defender la dicha villa en los muros y cerca della, que son de partes de la mar, con muchos trabajos y costas habeis fecho y faceis unos guardamaque (sic) himadas de cal y canto en el puerto de la dicha villa entre ella y la dicha mar, por quanto para defensión de la dicha villa las dichas obras fueron y son mucho necesarias, en tanto grado que si ellas non se fecieran era por fuerza que la dicha mar e su fortaleza rompiesen los dichos muros, e demás que sin se facer las dichas obras non se podían cargar nin descargar de la dicha villa nin a ella mercadurías algunas. Y como quier que las dichas obras son fechas e acabadas fasta la cantidad que al presente podistes, como la gran fortuna de la mar todos los días e noches llega continuamente y bate en las dichas obras, es necesario de las recorrer e adovar y para lo facer non basta vuestra facultad nin lo pudierades cumplir por las grandes necesidades y decaimiento de homes e bienes en que por causa de las guerras de con ingleses esa dicha villa sea venida como aquella que está la frontera si para esto alguna ayuda e limosna de mi o en otra manera non hobiesedes. Por quanto ese dicho Concejo non tiene propios algunos y que en el dicho puerto desa dicha villa y cerca dél entre una peña llamada de Alçaga, que es cerca dese dicho puerto, y la iglesia de Sant Pedro de Ugarte, está una costa y arenales en el término vuestro en que comunmente las gentes de la dicha villa suelen echar las redes de trainar con que pescan albuces y otros peces, que vuestra intención sería de arrendar cada año los dichos arenales y costa de trainar e de los dar en renta a algunas personas que los quisieren arrendar para de su renta tener los dichos reparos de las dichas obras y guardamares del dicho puerto, si licencia mia para ello hobiesedes, y que otros algunos no usaren de las dichas redes de trainar ni con ellas pescasen entre la dicha iglesia y la dicha peña, salvo aquellos que de vos al dicho Concejo e Oficiales lo arrendasen, lo cual por servicio mio e amparo y reparo de la dicha villa es mucho complidero. Por ende que me suplicabades e pedíades por merced que vos mandase dar e diese licencia para ello ca por esto ser procomún de todos y non deservicio mio ni en perjuicio de otro alguno todos vos concordábades y veníades en ello; e por ende Yo tóvelo por bien e movido por la dicha vuestra suplicación, es mi merced que vos el dicho Concejo e vuestros Oficiales de aquí adelante para siempre jamás podades arrendar y arrendedes el dicho puerto y costa y arenales para la dicha pesca de las dichas redes traineras entre la dicha iglesia de San Pedro de ugarte e peña de Alçaga a los que mayores precios por ello dieren y que la dicha renta hayades y sea para propios vuestros y reparo de las dichas obras y para las otras vuestras necesidades y que vos el dicho Concejo e Oficiales de cada un año podais facer e fagades el dicho arrendamiento. E por esta mi carta o por su traslado signado de escribano público mando a vos el dicho Concejo de la dicha villa de Guetaria que podais defender e defendais e por la presente yo defiendo y mando que otras personas algunas non puedan pescar ni pesquen en el dicho puerto y costa e arenales de la dicha pesca de las dichas redes traineras entre la dicha iglesia y peñas, salvo aquellos que la arrendaren de vos el dicho Concejo e Oficiales, durante los tales arrendamientos...Dada en el mi real de Palenzuela treinta días de Diciembre año del nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo mill y cuatrocientos y cincuenta y dos años..." (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera...*, op. cit., pp. 169-171).

anualmente fuese arrendada la pesca con redes de la costa de la villa, desde la playa de la Zurriola, costa de Uliá, desembocadura del Urumea, la Concha, hasta donde se hallaban los molinos del concejo, en que poseía otra nasa o pesquera que se arrendaba. Además prohibía el uso de redes a todas las demás personas, excepto al arrendador⁷⁸. Esta práctica se hallaba extendida también a otras villas, cuyas ordenanzas no se han localizado. Así se tiene constancia de que a principios del siglo XVI el concejo de Zarautz solía arrendar la pesquería de su extensa playa⁷⁹. En Orio además de las nasas también se arrendaba la pesquería de su costa y desembocadura, aunque las primeras referencias al respecto son de 1675⁸⁰.

A partir del reinado de los Reyes Católicos se inició el incremento de las facultades gubernativas de los concejos, junto con la progresiva ampliación de sus estructuras administrativas. Proceso que redundaría en el aumento de sus gastos y en el endeudamiento de las haciendas municipales. Precisamente, la búsqueda de la ampliación de sus ingresos, condujo a la monopolización de los recursos y a la imposición de rentas a su explotación. Los concejos se estaban convirtiendo en unas instituciones rentistas mediante el arrendamiento de sus recursos, incluidos los pesqueros. Como se viene comprobando, la monopolización de los recursos pesqueros, no supuso un ataque a los intereses de los particulares de alta extracción social, principales beneficiarios hasta entonces de dichos recursos. Al contrario, consciente la Provincia de que resultaba imposible la erradicación de todas las nasas establecidas en los cauces públicos de los ríos por unos cuantos poderosos particulares procedió a la firma de un compromiso o concordia, de manera similar a lo sucedido en el caso de los recursos forestales antes citados. Efectivamente, las Juntas Generales de 1484, celebradas en Ordizia, redactaron una ordenanza que, en lo sucesivo, regularía las características de las nasas, particulares y concejiles, con el objetivo de mediar entre los intereses de sus propietarios y los de terceros. Esta ordenanza admitía la pervivencia de todas las nasas establecidas en los ríos, de manera que los particulares poderosos continuaron, en algunos casos, gozando de sus derechos sobre las pesquerías de determinados ríos como en el Oria y en el Urumea. La única condición impuesta por esta ordenanza era que las nasas debían dejar abierta la tercera parte del cauce de los ríos, tanto para no entorpecer la navegación fluvial, vital para el desarrollo de la industria ferrona, como para no impedir la subida del pescado, de los salmones, por los cursos fluviales⁸¹.

78 A.M.S.S., A, 8, I, 2211/1. Ordenanza nº117 "...Que en cada un año al comienzo del año en uno con las otras rentas los mayordomos oficiales ayan de poner en renta, e almoneda, e arrendar a quien mas diere la trayna, e tomar de los pescados con qualesquier redes dende la varra de Zurriola con toda la costa de la Folia (sic), asta Vigoibia, e assi bien el cay e muelle con toda la costa e dende fasta los molinos del concejo ; porque la pesquera de los molinos se arrienda sobre si, e que ninguna ni algunas otras personas no sean ossados de tomar ni pescar pescado alguno con redes de ninguna manera salvo el que los arrendare, o quien el querra..."

79 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/10 (D4P8).

80 A.M.O., 3, 1, 1 Libro de Cuentas (1555-1732), Caja 226.

81 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/49. Según se afirma en este expediente, la mencionada ordenanza fue redactada para solucionar los graves pleitos que se suscitaron en el Oria (el documento especifica en Usurbil, Aginaga, Orio y Tolosa) en torno a los perjuicios que las nasas ocasionaban a la navegación. En cuanto al origen de esta ley puede que se inspirara en la sentencia arbitral, que se comentará más adelante, emitida por el señor de Zarauz en 1473 en el pleito suscitado entre Orio y las renterías de Aia, a raíz de la construcción por la villa de nasas que impedían la navegación. En dicha sentencia se ordenaba que las nasas de Orio debía dejar una tercera parte del curso del río

En los casos en que, como en Zumaia y Deba, existían previamente ordenanzas de ámbito local que impedían el establecimiento de nasas y otros instrumentos por particulares en beneficio exclusivo de los concejos, fueron éstos, sin embargo, los grandes favorecidos de dichas ordenanzas y arrendamientos pesqueros concejiles, pues eran los únicos capaces de afrontar los importes de las rentas exigidas por los concejos y los que contaban con suficientes medios para adquirir y mantener las grandes artes de pesca, únicas autorizadas, como las redes barrederas. Un claro ejemplo de este hecho es el de Getaria, en el que al menos entre 1539 y 1549 la pesquería de la costa de Malkorbe fue arrendada por Joan López de Zarauz, dueño de la casa-torre de Zarauz-Jauregia, de Getaria, y jefe del linaje de Parientes Mayores de los López de Zarauz⁸².

En suma, aunque los fueros de Gipuzkoa contemplaban la libertad de pesca de todos sus vecinos la Provincia, no emprendió acciones contra la pervivencia de los monopolios pesqueros concejiles o particulares en perjuicio de la mayoría de los vecinos incapaces de poseer nasas particulares o de arrendar los establecimientos monopolistas concejiles. Al contrario, la imposibilidad de la erradicación de los monopolios pesqueros, ante la magnitud de los intereses en juego, sumado a las continuas quejas y contiendas de los afectados por las prácticas de los monopolistas, especialmente de los dueños de las nasas que procedían a cerrar los cauces en su integridad impidiendo la navegación fluvial y la subida del pescado en perjuicio de las ferrerías y de la libertad de pesca de todos, la institución provincial, mediante la ordenanza de 1484, se limitó a reglamentar las características que debían tener las nasas, tratando de evitar este abuso. Hay que tener en cuenta que las Juntas Generales integraban a los representantes de las villas, algunas de las cuales eran propietarias de nasas y por tanto favorables a su pervivencia. De todas maneras, al no ser del agrado de los propietarios de las nasas, esta ordenanza era incumplida frecuentemente, lo que dio origen a frecuentes pleitos y disputas con otros intereses económicos lesionados por su incumplimiento. A petición de los concejos de Orio y Usurbil, las Juntas Generales reunidas en Mondragón en 1505 enviaron un alcalde de Hermandad a medir y reducir a las medidas legales las nasas del Oria. Concretamente, eran las tres nasas de la comunidad de Aginaga y la nasa del señor de Achega las que incumplían la ordenanza y fueron obligadas a reducir sus dimensiones. En consecuencia, se inició un pleito que en 1512 acabó en la Chancillería por apelación de Juan de Achega, señor de la casa de Achega, de Parientes Mayores⁸³. De igual modo, el pleito suscitado entre el concejo de Tolosa y Martín Ruiz de San Millán, señor de la casa de San Millán, también de Parientes Mayores, por haber retirado la villa su nasa construida en la presa de Agaraiz en 1516, concluyó en 1523 en la Chancillería con sentencia favorable a San Millán⁸⁴.

abierto a la navegación. Véase el documento nº1 del Apéndice Documental.

82 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/10 (D4P8).

83 A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, C. 278-39.

⁸⁴ 83. A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, C. 360-50.

En resumen, a principios de la Edad Moderna diversos concejos y particulares detentaban el monopolio sobre los recursos pesqueros fluviales y de la costa, en perjuicio de los intereses de su vecindario, mayoritariamente compuesto por pescadores. Estos perjuicios adquieren mayor relevancia si se considera el valor de las pesquerías objeto de monopolización. Efectivamente, las exclusivas señoriales afectaban a las zonas del litoral más ricas desde el punto de vista piscícola y de más fácil accesibilidad -playas, desembocaduras de ríos, y estuarios y rías con importantes marismas-. Y afectaban además a las especies de mayor valor monetario, como los salmones, que llegaban a alcanzar precios desorbitados en los mercados⁸⁵. Puede que ésta constituyera una causa más que impulsó a los pescadores guipuzcoanos a buscar nuevos caladeros alejados del litoral de la provincia, para explotar otros recursos pesqueros que no habían sido objeto de monopolización señorial alguna, ya sea por la lejanía de sus lugares de captura -bacalao, arenque, etc.-, ya por su menor valor económico -sardina, besugo, atún, etc.-.

1.2.2.1.2. Monopolios comerciales

De forma similar a lo acontecido con las instalaciones pesqueras, se constata que para el siglo XV diversos linajes de elevado rango social, al igual que los concejos de algunas localidades, eran propietarios de diversas infraestructuras comerciales. En consecuencia percibían los derechos de sus usuarios, imponiendo en diversos casos, tal como se insistirá más adelante, monopolios, obligaciones y servidumbres al tráfico de mercancías. En suma, la actividad comercial constituía para muchos poderosos linajes y concejos una fuente más de obtención de rentas. Efectivamente, algunos linajes y concejos procedían a imponer peajes, pontajes y portajes a los que transitaban por determinados caminos, puentes y puertos de su propiedad⁸⁶. Otros, en cambio, se beneficiaban en exclusiva de todo el tráfico comercial que circulaba por determinadas villas y comarcas. Por una parte, percibían diversos impuestos reales o municipales, que gravaban la actividad comercial, gracias a mercedes concedidas por los monarcas, como es el caso del impuesto de la “prebostad”, cobrado por algunos linajes que detentaban el cargo de preboste de las villas del litoral guipuzcoano⁸⁷. Por otra, imponían

85 Como muestra del incalculable aprecio y valor de los salmones, la ciudad de Hondarribia, habitualmente, solía sobornar a importantes personajes de la Corte mediante el obsequio de salmones, con el propósito de recabar sus apoyos y favor. Así en 1667 obsequió un salmón al Capitán General de la provincia; En 1735 envió otro salmón a Madrid para el obispo de Málaga; En 1742 otro a Madrid para Joseph de Palacios; En 1745 además de a Joseph de Palacios, otro a manos de don Miguel Antonio de Zuaznabar quien respondía que “...Recivi el salmon que de parte de esa ciudad se ha servido remitirme por cuio regalo (que le presente a los Pies de los Principes nuestros señores, no con poca vanidad de las honrras que le devo sin mas merito que el de su favor)... Amigo y señor: Pareciome que en nada podra acreditar a la Ziudad el sumo aprecio de su memoria que presentando a los pies de Su Alteza la alaja que la recuerda, y en esta inteligencia despache el salmon con un criado al Pardo aconpañado de la carta de Vuestra Merced lo que pareze fue de estimazion a Su Alteza.”; En 1746 sendos salmones a Madrid para Joseph de Palacios y don Miguel Antonio de Zuaznabar; En 1755 otro a Madrid para el Presidente del Consejo de Castilla; En 1759 otro a San Sebastián para don Juan Andrés Cubero y sendos salmones a Madrid para el conde de Torrealta y don Pedro de Andueza, ambos naturales de Hondarribia; En 1766 otro a Madrid para el duque de Granada de Ega, conde de Xavier. A.M.F., E, 8, I, 1, 2.

86 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 329-330, 338-339; CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco...*, op. cit., p. 64.

87 Véase al respecto: DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 201-298. Sobre la Prebostad este autor señala que en Hondarribia era detentada por varios linajes, especialmente por los Auzcue y los

al tráfico comercial la obligación del uso en exclusiva de determinadas instalaciones comerciales, especialmente de algunas lonjas y renterías. Quizás pueda parecer sorprendente a primera vista esta conexión entre los poderes señoriales y la actividad urbana por antonomasia, el comercio, aunque tal como advierten algunos autores como Guy Bois, el origen de la economía de mercado hay que buscarlo en el “mercado feudal”. Fueron los propios señores los impulsores de los mercados locales con un propósito fiscal o de obtención de rentas⁸⁸.

Las lonjas y renterías eran una de las principales instalaciones comerciales existentes en el litoral guipuzcoano. Tal como su denominación indica, las lonjas, que eran de propiedad privada o municipal, eran almacenes en los que se “alonzaban” las mercancías a cambio de un canon por los servicios de custodia, almacenaje, etc., que ofrecían. Algunas de estas lonjas tenían categoría de rentería en las que se satisfacían las rentas reales y municipales. Las renterías eran indispensables para el desarrollo del comercio legal ya que en ellas se ubicaba el peso público o “quintal”. Como consecuencia de disponer de peso público, cada rentería absorbía en exclusiva el tráfico comercial de determinados espacios. Constituían, por tanto, una saneada fuente de ingresos para sus propietarios, particulares o concejos, pero al mismo tiempo estas exclusivas o monopolios fueron origen de múltiples disputas y pleitos. Se constata que para el siglo XV diversos poderosos linajes de hidalgos o de Parientes Mayores poseían, entre otros bienes, renterías y lonjas. Imponían exacciones, más o menos lícitas, a sus usuarios, especialmente a los ferrones, que realizaban las operaciones de compra-venta de la vena y de sus producciones en las renterías. Desde mediados del siglo XV se inició la reacción de los ferrones y de algunos concejos contra los abusos que cometían los lonjeros particulares.

Quizás el caso más conocido sea el de la lonja-rentería de Bedua⁸⁹, propiedad del linaje Bedua-Marzana, de Parientes Mayores, y ubicada en el río Urola, en el término municipal de Zestoa, lindante con el de Zumaia. Esta lonja centralizaba el tráfico comercial del bajo-Urola, que en la época constituía un importante núcleo ferrón. Los abusos y obligaciones señoriales que estos lonjeros imponían a los ferrones, motivaron su reacción en la segunda mitad del siglo XV. En 1482 Martín Sánchez de Marzana, su dueño, fue condenado por cometer abusos. Al año siguiente la oposición de las ferrerías del valle de Iraurgi (Azpeitia y Azkoitia), así como la de los propietarios de las ferrerías de Iraeta, Lili, Lasao, Alzolaras, Erarrizaga y Arrona, casi todos de linajes de Parientes Mayores, provocó que Juan Beltrán de Iraeta, señor de Iraeta, jefe del homónimo linaje de Parientes Mayores, construyera una lonja junto a su casa-torre de Narruondo, con el evidente malestar de Bedua. Ante esta disputa, las

Venesa, en Oiartzun-Errenteria por los Ugarte, en San Sebastián por los Engómez-Montaot-Berástegui, en Deba por los Irrazabal, y en Mutriku por los Echarte-La Plaza. Aporta también datos muy interesantes al respecto: TENA, M.S.: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval...*, op. cit.

88 BOIS, G.: “Un assaig sobre el naixement y el desenvolupament de l’economia de mercat al si de la societat feudal”, *Els espais del mercat. II col·loqui internacional d’història local*, Valencia: Diputació de Valencia, 1992, pp. 77-90.

89 La historia de esta rentería viene recogida en: CEBERIO CASTRO, I.M.: *Estudio histórico de la casa lonja de Bedua*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa, 1989.

Juntas de la Provincia, conscientes quizás de la imposibilidad de la abolición del monopolio de Bedua, sentenciaron que los ferrones debían seguir utilizando las instalaciones de Bedua, pero impuso a la lonja un nuevo arancel, que en el fondo era el origen de la disputa. La lonja de Narruondo fue condenada a una actividad comercial en extremo limitada, pero tampoco fue eliminada y continuó desempeñando su función, dentro del estricto marco del río Narruondo, donde únicamente se ubicaba la ferrería del mismo nombre.

Por supuesto, las disputas no terminaron y se reprodujeron en el siglo XVI, en torno a dos cuestiones principalmente. Por una parte, los ferrones continuaron descontentos de la servidumbre que Bedua les imponía y así, tras diversos pleitos de 1568, 1570, 1589, etc., se volvió a actualizar el arancel y los derechos y deberes del lonjero de Bedua. Por otra parte, la villa de Zumaia, deseosa de monopolizar el tráfico comercial que se dirigía a Bedua, o cuando menos de beneficiarse de ello, comenzó a imponer obligaciones a todos los barcos que arribaban a su puerto, fueran o no destinados para Bedua. En las ordenanzas municipales redactadas en 1584 se ordenaba que cualquier barco con carga que arribase a su puerto debía ser visitado por el alcalde, confirmado por Real Cédula de 1618. Más tarde, en 1614 comenzó a cobrar el lastre de arena que tomaban las embarcaciones que traían vena de Somorrostro a Bedua, lo cual provocó la queja de los afectados en las Juntas. Aunque en 1618 se confirmó la jurisdicción exclusiva de la villa sobre el tramo del río que bañaba sus términos, esta medida no afectaba para nada al monopolio de Bedua, ya que se hallaba enclavada en jurisdicción de la villa de Zestoa⁹⁰.

Los enfrentamientos sostenidos con la villa de Orio por varias renterías particulares, ubicadas en la jurisdicción de Aia⁹¹, constituyen un caso paradigmático para el análisis de la reacción contra los abusos de las renterías particulares. La carta-puebla de la villa de Orio, concedida en 1379, mandaba que la rentería para el hierro que se fabricase en la comarca debía ubicarse en la villa⁹². Pero posteriormente, diversos señores vecinos de la universidad de Aia, establecieron diversas renterías en las que centralizaban el tráfico comercial de las ferrerías de Aia y cobraban las correspondientes rentas. Por supuesto, este hecho suponía un grave perjuicio para las rentas de Orio, pero hasta la segunda mitad del siglo XV la villa no fue capaz de emprender ninguna reacción. Probablemente, con el objeto de forzar la situación en 1472 la villa construyó una nasa en la confluencia del río Santiago en el Oria, frente a las posesiones de la casa de Arrazubia, perteneciente al homónimo linaje de Parientes Mayores. Esta fue la gota que colmó el vaso, pues Juan de Arrazubia, señor de Arrazubia, inició un

90 AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit., t.I, pp. 107-112; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 312-320; CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco...*, op. cit., pp. 68-69, 160-162; DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: Op. cit. Tolosa 7 mayo 1568. / AGG-GAO, R.16 (1614). / A.M.Z., Asuntos Locales: Privilegios, Caja nº 55 (1618); Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº 56 (1584).

91 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 307-312.

92 “E otrosi que sea y en la...villa el peso e renteria del fierro que en las ferrerias de las comarcas se ficiere e labrare, esto por razon que sobre el...brazo de mar de Orio non hay otra villa poblada, porque seran mejor guardadas e recabadas en la...villa todas las rentas e pechos e derechos que a mi pertenecen en las...comarcas e ferrerias para mi servicio.” (TENA, M.S.: *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera...*, op. cit., p. 255).

pleito contra la villa ante el alcalde mayor de Sayaz, a cuya jurisdicción pertenecía la universidad de Aia. El alcalde mayor sentenció que la nasa fuera retirada. Ello fue interpretado por Orio como una intromisión en su pretendida jurisdicción privativa sobre todo el cauce del río.

Con el objeto de evitar largos y costosos pleitos, los apoderados de ambas partes, decidieron someterse al arbitraje del señor de Zarauz⁹³. En resumidas cuentas Orio, de acuerdo con sus

93 Las reclamaciones de ambas partes fueron sintetizadas de la siguiente manera ante el señor de Zarauz: "...por razon que entre los dichos nuestros constituyentes e conçejos e universidades ay o se espera aver pleitos, quystiones, contiendas e debates sobre los casos e causas de que de juso en otra carta de conpromiso se fara mençion e espeçialmente e nonbradamente sobre la canal e braço de mar e rio de Orio e sobre la jurisdiccion e exerçicjo de ella en la dicha canal e de sus riberas e çendejas e braços e sobre el hazer e tener fechas, o non fazer de las naças e pesqueras en la dicha canal e rio e sobre la nabegacion de las nabes e de fustas e de otras quales quier cosas que para la dicha canal y rio obieren de nabegar e pasar, sobre la carga y descarga de los nabios y mercaderias que entran e salen por la dicha canal e braço de mar e sobre el peso y medida con que se pesan y myden qual quyer çebera e fierro e las otras cosas que se pesan e myden qualquyer çebera e fierro e las otras cosas que se pesan e myden (sic) e sobre sus derechos, renta de todo ello e sobre las lojas e puertos e renterias que son en la juridiccion e termyno de anbos los dichos conçejos e universidades e sobre el peso y medida que en las dichas lojas e renterias se tiene o sobre los dichos dende, e declarando mas la cosa en espeçial e espeçificadamente sobre los dichos casos e causas en esta manera: sobre la juridiccion de la dicha canal e braço de mar e de sus riberas e çendejas deziendo el dicho conçejo de Orio e nos los dichos sus procuradores en su nombre que la juridiccion e juzgado e su exerçicjo es e perteneçe en toda la dicha canal e sus riberas e çendejas e braços a la dicha villa de Orio enteramente sin parte alguno de la dicha universidad e vezindad de Aya fasta tanto quanto mas alto sube la marea en las // (fol.77 r.) agoas bivas, o fasta tanto quanto dura su termino e juridiccion de la dicha villa de Orio espeçialmente desde el bocal e entrada e varra de Orio fasta en derecho de la ferreria de Saria de juso asy por vyrtud de pribilejos e titulos que de ello han e tienen como por vyrtud de ynmemorial e muy antigua posesion bel casi e deziendo de la otra parte la dicha universidad de Aya e nos los dichos sus procuradores en su nombre que la juridiccion en la dicha canal es e perteneçe a lo menos fasta la mytad de la dicha agoa e canal a la dicha tierra e universidad de Aya e de los singulares de ella nuestros constituyentes por via que por la dicha agua e canal se parten amas las dichas juridiccion e asi para ello como por otros respetos que fue e es valedero çierto mandamiento que Gonçalo de Seguroola nuestro alcalde dio e obo dado contra el dicho conçejo de Orio e los syngulares dende para que desfiziesen las dichas sus naças e desenbargasen, pusiesen libre la dicha canal e agua segund e como de primero que las dichas naças se fiçiesen solian estar e seer. El dicho conçejo de Orio e nos los dichos sus procuradores en su nombre afirmandonos que toda la dicha juridiccion e toda la dicha canal e sus riberas e çendejas fue e hera e es de dicho conçejo syn parte alguna de la dicha tierra de Aya e demas de ello que por luengo tiempo el dicho conçejo de Orio e los singulares a voz e en nombre del dicho conçejo ubieron e ovo usado e acostunbrado de fazer en la dicha canal sus naças e pesqueras syn perturbaçion de la dicha tierra de Aya ny de persona syngular alguna quanto mas pues en la dicha canal dexaba e dexa el dicho conçejo libre e franco para el uso de la dicha nabegacion todo aquel espaçio e avertura que para ello se requiriese e era e es a bastante, para lo qual todo que dicho es su mandamiento fue e hera ninguno e tal // (fol. 77 v.) a cuyo complimiento el dicho conçejo no hera ny es tenuto, e sobre las dichas naças e pesqueras en esta manera deziendo el dicho conçejo de Orio nuestros constituyentes e nos los dichos sus procuradores en su nombre que ellos obieron e han estado el uso y posesion vel casi de hazer en toda la dicha canal e en qual quyer parte de ella durante e fasta en tanto dura la dicha su juridiccion e terminos sus naças e pesqueras e asi mismo en uso e posesion vel casi y derecho de defender y vedar en la dicha canal naças e pesqueras asi por virtud del dicho uso e posesion e derecho de defender e vedar que el dicho conçejo de Orio nuestros constituyentes han e pueden fazer las dichas naças e pesqueras e eso mismo defender a la dicha tierra e unybersidad de Aya e a otro qual quyer que sea, e la dicha tierra e unybersidad de Aya nuestros constituyentes e nos los dichos sus procuradores en su nonbre deziendo e afirmando lo contrario. E sobre la dicha carga e descarga en esta manera, deziendo el dicho conçejo de Orio nuestros constituyentes e nos nos (sic) los dichos sus procuradores que por vos en la dicha carga e descarga de todos e quales quier nabios e fustas e mercaderias que entraren e salieren por la dicha canal e braço de mar que segund los previlejos e ynmemorales e uso e posesion deben fazer la dicha carga e descarga en la dicha Orio e pagar ende los derechos de todo ello, e la dicha unybersidad de Aya nuestros constituyentes e nos los dichos sus procuradores en su nonbre deziendo e afirmando que la dicha tierra e unybersidad de Aya han e tienen e deben aver libre facultad e poder fazer la dicha carga e descarga de quales quyer estraños en la dicha tierra de Aya e en sus renterias e puertos e lojas e donde quysieren e se pagaren y que asi lo han husado e acostunbrado e gozado de ello en todo tiempo. E sobre la dicha medida e peso en esta manera deziendo el dicho conçejo de Orio e nos los

privilegios de fundación, reclamaba la exclusiva jurisdicción sobre todo el canal del Oria, incluidas todas sus marismas y afluentes, hasta donde subieran las aguas en las pleamares de mareas vivas. Y en consecuencia pretendía, además, disponer del exclusivo derecho de establecer nasas en cualquier punto de dicho término y que el comercio naval se centralizase y pagase sus rentas en su lonja-rentería municipal en exclusiva, prohibiendo hacerlo en cualquier otra rentería. Por supuesto los representantes de Aia reclamaban la jurisdicción sobre la mitad del canal del Oria y el derecho de sus vecinos de disponer de renterías particulares para su actividad comercial. Concretamente, las tres renterías particulares que se mencionan en las alegaciones de Aia eran Geleta, Arratola y Amas. La sentencia dada por el señor de Zarauz añadía, además, la de Oribar⁹⁴.

dichos sus procuradores en su nonbre que la dicha medida e peso de toda e qual quyer çebera e fierro e otras quales quyer cosas que se myden e pesan e espeçialmente de las mercadurias y cosas // (fol. 78 r.) que por la dicha canal entran e salen que todo ello e sus derechos de todo ello que es e perteneçe al dicho conçejo de Orio e ende se a usado e acostunbrado de pagar los derechos de todo ello, e aunque se mydan con (sic) pesen en las dichas renterías o puertos de la dicha tierra de Aya, e la dicha unybersidad e tierra de Aya e nos los dichos sus procuradores en su nonbre deziendo e afirmando lo contrario de todo ello e que todavia en todo tiempo e sin embargo del dicho conçejo de Orio que la dicha tierra e unybersidad de Aya e los singulares de ella han usado e gozado del dicho peso e medida en sus renterías e puertos sin pagar para ello derechos algunos al dicho conçejo de Orio ny a los officiales dende. E sobre las dichas lojas e puertos e renterías en esta manera, deziendo el dicho conçejo de Orio e nos los dichos sus procuradores en su nonbre e voz que en los dichos puertos e renterías e lojas que son en termyno e tierra de Aya nombradamente las casa y renterías e puertos de Gueleta e Arratola e Amas que el peso e medida que ende tienen e han usado de poco tiempo a esta parte deben seer quytdo e defendido a los dueños de las dichas casas e lojas e a la dicha tierra e unibersidad de Aya, e eso mismo que en adelante la dicha tierra unibersidad de Aya no deben ny pueden fazer en su perjuizio del dicho conçejo e de la dicha su carga e descarga otra loja alguna de nuebo en que se tenga el dicho peso e medida o se faga la dicha carga e descarga en la dicha tierra. E unibersidad (sic) de Aya e nos los dichos sus procuradores en su nonbre deziendo e afirmando lo contrario de todo ello en que el dicho conçejo de Orio no ha ny tiene facultad ny poder ny derecho para de bedar ny defender a la dicha tierra de Aya ny a los duenos de las dichas casas ny lojas lo sobre dicho...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fencidos, C. 2821-3 L. 510).

94 La rentería de Gueleta era la que pertenecía al linaje de Arrazubia. Díez de Salazar afirma que Gueleta y Arrazubia eran instalaciones distintas, aunque no consigue identificar la localización de la rentería de Gueleta. Pero según se desprende del primer párrafo de la sentencia del señor de Zarauz de 1473, que se transcribe en la siguiente nota, la rentería de Gueleta se ubicaba en el río Santiago “...que el dicho braço de canal entra entre las tierras de la casa de Arratola y entre las tierras de Juan Ruyz de Arraçubia...”, que es donde precisamente se localizaba la rentería de los Arrazubia. Actualmente este edificio se llama Portu (puerto).

La rentería de Amas se localizaba en el otro brazo “...que sube y entra entre tierras de la dicha casa de Arratola e entre el lugar llamado Sudugaray...”, en la casa actualmente denominada Amasportu.

Díez de Salazar considera que la lonja de Seguroola se ubicaba junto a la ferrería de Seguroola, localizada en el río Santiago, aguas arriba de la rentería de Arrazubia, es decir en el espacio comercial controlado por Arrazubia, lo cual no tiene demasiado sentido. En este mismo documento las mencionadas tres renterías de Gueleta, Arratola y Amas son denominadas como “...las casas que se dize renterías o puertos de Gueleta e la de Martín Gonçalez de Seguroola e Amas...”. Es decir, la rentería de Arratola pertenecía al linaje de los Seguroola. Por otra parte en la sentencia del señor de Zarauz se afirma que Arratola funcionaba como rentería desde hacía poco tiempo; y en la sentecia de San Sebastián, emitida en 1500, se dice que desde hacía más de 20 años Martín Gonçalez de Seguroola ejercía funciones de rentería en su casa, lo cual constituye una prueba más en cuanto a que la casa de Martín Gonçalez de Seguroola era Arratola. Aunque hay que advertir que los jueces árbitros de San Sebastián debieron de sufrir una confusión en este punto, pues consideraron que la casa de Martín Gonçalez era una quinta rentería. Por tanto la rentería de Arratola o Seguroola se hallaría “...entre las tierras de la casa de Arratola...”, a orillas del Oria, cerca de donde se halla actualmente la casa de Arratola.

Oribar se ubicaba en la playa donde se asientan las casas de Oribar, que, tal como se expresa en un testamento de mediados del siglo XVII (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1858), eran de propiedad del señor de Zarauz, autor de la sentencia de 1473, de ahí se entiende que lo incluyera como una rentería más junto a las otras tres. Oribar se halla cerca de la desembocadura del Oria, donde aún persiste el topónimo de Molla Zarra (muelle viejo).

Juan Ortiz de Zarauz, señor de Zarauz, juez árbitro nombrado por ambas partes, emitió en 1473 una sentencia que trataba de alcanzar el consenso. Por una parte reconoció a Orio la exclusiva jurisdicción sobre todo el canal del Oria y el derecho de construir en ella las nasas; pero por otra concedió a Aia la jurisdicción sobre los ríos Santiago y Manterola-Ubegun, así como el derecho de mantener sus renterías particulares⁹⁵.

95 “Fallo que en quanto atañe a la quistion que se esperaba seer entre las dichas partes sobre la juridiçion et juzgado, exerciçion de juridiçion e execuçion // (fol.102 r.) de la dicha canal et agoa sobre que en my conprometieron, que la parte del dicho conçejo de Orio probo mejor e mas conplidamente su yntençion que no la parte de la dicha tierra e unyversidad de Aya por ende e por que comun mente no sola mente en esta provincia de Guipuzcoa mas aun en todos los reynos e señorios de Castilla e en las çiudades e villas que son e acostunbran seer los juezes e juzgados e no en las tierras e vezindades derramadas e por que la virtud humida e ayuntada es mas fuerte que la que es derramada e por que desde la dicha villa de Orio se puede mejor e mas presta mente exerçer e executar en la dicha canal e agoa e sus riberas la justiçia del Rey nuestro señor que no desde la dicha tierra de Aya e por otros justos e honestos respetos que a ello me mueben, e porque sobre la prebençion de la juridiçion e execuçion de sobre la dicha canal e sus riberas entre las dichas partes e sus suçesores en tiempo alguno no recrescan ynconbinyentes que devo adjudicar e adjudico toda la juridiçion e juzgado e execuçion e exerciçion de ella de sobre la dicha canal al dicho conçejo de Orio e a los alcaldes, juezes e prebostes e executores de ella para agora e para sienpre jamas sin parte de la dicha tierra e unyversidad de Aya nin de los juezes e executores de ella con tal que no ynpidan ny perturben a los dichos de Aya ni a otra persona alguna el uso de nabegar por la dicha canal e de andar e acarrear sus carreos por las riberas de la dicha canal, eçetada las cinguiras e braços de la dicha canal que suben fazia Gueleta e faz Amas, desde la entrada que el dicho brazo de canal entra entre las tierras de la casa de Arratola e entre las tierras de Juan Ruyz de Arraçubia la juridiçion del qual dicho brazo de canal e de sus riberas adjudico para agora e para sienpre jamas a la dicha tierra e unyversidad de Aya e alcalde e juez que en ella tiene e tubiere juridiçion e al executor de ella, et asi bien la juridiçion e execuçion de la dicha cinguiras e brazo de canal e de sus riberas que sube e entra entre tierras de la dicha casa de Arratola e entre el lugar llamado Sudugaray e de las otras cinguiras que entran fazia las tierras e terminos de la parte de Aya e Arraçubia sin parte del dicho conçejo de Orio ny de los alcaldes ni preboste de ella e defiendo al dicho conçejo de Orio que en tiempo alguno no fagan perturbaçion nin molestia ni ynquietaçion a los de la dicha tierra de Aya ni a alguno de ellos en las sarradas e traynas de los dichos braços de canal e cinguiras ni se entremetan en ellos ni en algunos de ellos en cosa alguna salvo en la nabegacion e pesca de vara o de rred syn sarrada ni otra obra manual que fixa haya de estar en tierra, e mando e defiendo a las dichas partes e a cada una de ellas que agora ni en tienpo alguno no fagan los unos a los otros ni los otros a los otros perturbaçion ni molestacion ni ynquietacion alguna en las dichas juridiçiones que les yo adjudico ni en alguna // (fol. 102 v.) de ellas mas que lo guarden e cunplan asi so la pena mayor del conpromiso.

Otro si en quanto atañe a fazer e tener fechas en la dicha canal e agua las dichas naças de pescar salmones, escualos e de otros pescados fallo que devo declarar e declaro que el dicho conçejo de Orio puede hazer e tener fechas las dichas naças que fasta aquy tiene fechas e fizieren de aqui adelante fasta en tanto quanto duran sus terminos e juridiçion asi de la una parte de la canal como de la otra dexando el terçio de la dicha canal para el uso de nabegar, et no ostante la nunçiaçion e mandamiento e defendicion que por el dicho alcalde de Aya le fue fecho e sin contradiccion ni perturbaçion de dicho alcalde ni de la dicha tierra e unyversidad de Aya, e defiendo e mando a la dicha unyversidad de Aya que en ello ni çerca ello al dicho conçejo de Orio non faga perturbaçion ni ynquietaçion ni molestacion alguna, mas guarden e cunplan esto que yo declaro e mando agora e todo tiempo de mundo so la pena mayor de conpromiso.

Otro si en quanto atane a la carga e descarga de los nabios que en la dicha canal entran con ceberas e otras quales quyer mercaderias e en quanto atañe a las medidas e pesos fallo que devo declarar e declaro que los de la dicha tierra de Aya han e deben aver libre facultad de descargar e cargar en las dichas casas e logares de Amas e Oribar e Gueleta e Arratola e no en otro lugar alguno salvo si la dicha tierra e unyversidad de haya quisiere hazer e fiziere casa publica para la republica de ella para hazer carga e descarga e poner pesos e medida para la dar la renta e no para bende (sic) y ni enajenar todas e quales quyer çeberas e otras quales quyer mercaderias asi suyas como de quales quyer estraños, e de las medir e pesar con sus medidas e pesos sin pagar derecho alguno a los del dicho conçejo de Orio ni al dicho conçejo por los tales medidas e pesos ni por otra cosa alguna salvo al Rey nuestro señor sus derechos acostunbrados, e como deben reservo a la dicha tierra e unyversidad de Aya poder e facultad e defender a los de dicha casa de Arratola el peso e descarga de ella si quisiere por quanto ello es nuebamente acostunbrado en la dicha casa de Arratola e defiendo e mando al dicho conçejo de Orio para agora e para syenpre jamas que çerca lo que dicho es no fagan perturbaçion et ni molestacion ny ynquietaçion ny contradiccion a los de la dicha tierra e unyversidad de aya ny a otra persona alguna que en los dichos lugares o en qual quyer de ello quysieren cargar et descargar e medir e pesar çebra

Sin embargo esta sentencia arbitral no debió contentar a Orio pues parte importante del tráfico comercial que se encauzaba por el Oria, sobre todo el generado por las 11 ferrerías de Aia, que Díez de Salazar localiza en la cuenca del Oria, se desviaba a las renterías particulares de la universidad. La villa renovó sus acciones para conseguir que su rentería municipal monopolizara todo el tráfico naval del Bajo Oria. Así el año 1500 procedió a detener y embargar una pinaza cargada con 16 quintales de hierro bajo la acusación de que los iba a extraer del río sin previamente descargar y medir en la rentería municipal. En consecuencia, la universidad de Aia interpuso una querrela criminal contra la villa. Nuevamente, en previsión de gastos y demoras, ambas partes, la villa de Orio y la universidad de Aia, decidieron someterse al arbitraje, en esta ocasión, del concejo de la villa de San Sebastián⁹⁶.

La maniobra fue muy satisfactoria para Orio, pues los árbitros de San Sebastián, además de corroborar la sentencia arbitral dada por el señor de Zarauz en 1473, sentenciaron, en cuanto a las importaciones se refiere, que las embarcaciones que arribasen con cereales al puerto de Orio y no estuviesen consignados a algún vecino de Aia, tuviesen la obligación de descargar la mitad de su carga en la villa. En cuanto a las exportaciones de hierro, aunque autorizaba su pesaje y lonjaje en las renterías de Aia, deberían pagar los derechos reales en la lonja de Orio, aunque no tendrían obligación de descargar ni de pesar en la mencionada rentería municipal. Por otra parte, autorizaba la pervivencia de las renterías particulares de Aia y respecto a la posibilidad de construcción de una lonja pública en Aia, para evitar perjuicios a la de Orio, prohibía su ubicación en términos de Laurgain y Oribar, que se hallan más próximos al mar

o otra qual quyer mercaderia lo qual les mando asi tener e guardar e no yr ni pasar contra ello agora ni en tienpo alguno so la pena mayor del conpromyso...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 2821-3 L. 510).

96 “...por razon que entre nos los dichos conçejos e unyversidades // (fol. 86 v.) de la una parte e el conçejo, alcaldes, preboste, jurados e regidores e omes buenos de ls villa de Orio de la otra ay et se tratan çiertos pleitos, questiones e debates e contiendas en e sobre razon de las lojas, pesos, medidas e sus derechos de fierros o trigos e otras çeberas e mercaderias que por la canal e puerto de Orio entran e sallen en qual quyer manera segund que todo ello mas larga mente se contiene en el proçeso de la dicha causa e pleito que esta pendiente ante los señores contadores del Rey e de la reyna nuestros señores e sobre las causas e cosas contenydas mas estenso en los dichos proçesos de los dichos pleitos que a causa de ello estan pendientes, deziendo el dicho conçejo de Orio que la dicha su villa es villa prebiligada por los Reys antepasados cuyas anymas dios aya e por la confirmacion que de sus altezas diz que tiene de los dichos prebilejos e por virtud de los dichos prebilejos las dichas renterias, lojas, pesos e medidas o mesuras, cargas e descargas de los fierros e mercaderias que por el dicho puerto de la dicha su villa pasan asi entrantes como sallientes por el dicho rio e canal se devan e son tenudos de lojar e cambiar e pesar e medir en la dicha villa de Orio e en su loja e renteria e asi bien son tenudos a pagar en ella todos los derechos asi reales como lojajes e de pesos e medidas e deziendo que no ay otro puerto dezmero en la dicha canal salvo el de la dicha villa de Orio e que son prebilejados e aforados al prebilejo de la villa de San Sevastian segund diz que se contiene mas largo e claramente por los dichos sus prebilejos. E otros los dichos conçejos e unyversidades de Aya e Laurcayn deziendo que de los tales dichos prebilejos suso dichos que la villa de Orio dize que tiene ha nos non es ni ha seydo manyfiesto ny notorio e non han gozado de ellos ny a tuydo ny tiene la dicha villa de Orio tal posesion mas antes los dichos conçejos e universidades de Aya e Laurcayn e nuestros vecinos hemos tenydo e tenemos nuestras // (fol. 87 r.) renterias e pesos e medidas en nuestros termynos e juridiciones e avemos estado e estamos en posesion bel casi quyeta e paçifica de ello por muchos e largos tiempos e de tanto tiempo aca que memoria de hombres no es en contrario non hostante los dichos pibilejos en contrario alegados syn contradiccion alguna...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 2821-3 L. 510).

que la villa de Orio⁹⁷. Por fin en 1535 Orio volvió a construir una nasa en la desembocadura del río Santiago, ante lo que doña María Ruiz de Arrazubia, señora de Arrazubia, inició un pleito que culminó en la Chancillería de Valladolid con sentencia favorable a Orio⁹⁸.

En suma, Orio esperó hasta la segunda mitad del siglo XV para hacer valer sus derechos

97 “Fallamos que la dicha sentencia que de suso va encorporada dada por el dicho Juan Ortiz de Çarauz entre las dichas partes fue justa e bien justa mente pronunçiada e que aviendola por tal e por aver pasado en cosa juzgada la devemos confirmar e confirmamos e en caso neçesario lo mismo pronunciamos e queremos que vala en todo e por todo como en ella dize e contiene e aquella mandamos a las dichas partes e a cada una de ellas que la guarden en las cosas en ella contenidas e en cada una de ellas con mas los aditamyentos seguyentes.

Primeramente que del qualquier nabio o baxel o pinaça que en el dicho puerto de Orio aportare con quales quyer provysiones o çeberas de qual quyer o quales quyer estraños que no sean vecinos de moradores de las dichas tierras de Aya e Laurcayn con segun el uso e costunbre ynmemorial que es asi es esta provinçia de Guypuzcoa e en los puertos de mar de ella e en la villa de San Sebastian a que la villa de Orio es aforada que de tal çebera o provision que como dicho es en el dicho puerto haportare por mar la mytad de todo ello se descarge en la dicha villa de Orio para que en ella venda segund e por la forma que se faze en la villa de San Sebastian a quyen es aforada e esto por que a causa del dicho trato la dicha villa de Orio sea mejor conserbada e poblada e basteçida de provysiones como cumple al servyçio del Rey e de la Reyna nuestros señores e que la otra mytad se pueda llevar e descargar en las quatro casas en la dicha arbitraria dada por el dicho Juan Ortiz de Çarauz nombradas e en la que se fiziere publica con mas otra que en esta nuestra sentencia añadimos e en qual quyer de ellas donde el mercader quysiere.

E en quanto a la provysion, çebera e mantenymyentos que los vezinos e moradores de las dichas tierras de Aya e Laurcayn truxieren para sus mantenymyentos costando que lo que asi truxieren es suyo propio e de vezinos e moradores de la dicha tierra e non de persona estraña de la dicha tierra lo pueden llevar e descargar en las dichas quatro casas nombradas en la dicha sentençya dada por el dicho Juan Ortiz de Çarauz o en la qual dicho conçejo de Aya fiziere atento el thenor de la dicha sentençya suso encorporada tanto que la dicha casa publica // (fol. 104 v.) se faga en tierra de Haya et non de Laurcayn nyn de Oribar por quanto si la dicha casa se fiziese en las dichas tierras de Laurcayn, Oribar seria en mucho perjuyzio et dapño de la dicha villa de Orio.

Et para la aberiguaçion del dicho trigo que los vecinos de Haya traxieron si los de la dicha villa de Orio quysieren creer en su simple palabra al que lo traxiere que sea tenuto de jurar el dueno de tal trigo hante uno de los alcaldes oficiales de la dicha villa de Orio como el dicho trigo es suyo et de vecinos de la dicha Haya et no sean contenydos a otra cosa.

Et por que paresçe que ha veynte años et mas que la casa de Martyn Gonçales de Seguroola ha usado y esta en uso de usnar (sic) et exerçer su peso mandamos que en uno con las quatro casas suso en la dicha sentençya nonbradas goze de tanta premynençya como qual quyer de ellas pues la dicha villa de Orio et tierra de Haya en tanto tiempo lo an tolorado et avido por vien.

Yten mas quanto al fierro que en las dichas çinco casas et rentas de suso nonbradas o de otra qual quyer parte de las dichas tierras de Haya et Lahorcayn pasare por el dicho braço de mar mandamos que al tiempo que no obiere arrendador de las rentas reales en el partido de Bal de Orio que los que sacaren el dicho fierro pague sus derechos de los fierros que asi sacaren al fiel que en la dicha villa fuere et que lo que sacaren el dicho fierro seyendo requeridos por el dicho fiel por quytar fraude a la dicha renta que jure et so cargo del juramento declare al dicho fiel que fierros lleba et de que ferrerías o logares declarando la cantidad de cada parte et que pagando los dichos reales de lo que jurare sin que el dicho fiel ny la dicha villa de Orio ny otro alguno les puedan apremyar a fazer descarga nynguna ny pagar lojaje ny pesaje libre mente lo puedan llevar donde quysieren et que abiendo arrendador del dicho partido que no sean tenydos de dar la dicha cuenta ny juramento ny derecho nyngunos al tal fiel salbo al dicho arrendador del dicho partido del Bal de Orio.

Yten en quanto al tener et afinar los pesos et medidas que cada una de las dichas partes en su juridiçion las afine et tengan como quyeren que les cumple que los unos a los no sean tenydos de dar cuenta ny razon de ello pues cada uno de ellos tiene enterrorio et juridiçion mero et mysto apartado.”

A continuaci3n ańadían en la sentencia el desembargo de la pinaza cargada con 16 quintales de hierro y su devoluci3n a sus propietarios y que los ríos o brazos en los que tenía jurisdicci3n Aia se amojonasen para evitar sucesivos pleitos por límites (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleito Fenecidos, C. 2821-3 L. 510).

98 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 2821-3 L. 510.

sobre el comercio desarrollado en el Oria y oponerse a las usurpaciones cometidas por los señores particulares quienes detentaban parte importante del tráfico de la zona. Efectivamente, desde mediados del siglo XV el poder de las villas sobre los señores iba en aumento y el caso analizado es buena muestra de ello. En este sentido es muy significativa la evolución observada en cuanto a la designación de los jueces árbitros y sus sentencias. En el primer caso, en 1473, fue designado Juan Ortiz de Zarauz, señor de Zarauz, uno de los jefes, junto con los Olaso, del bando Gamboíno de Gipuzkoa. Parece que a la hora de su designación tuvieron mucho peso tanto los intereses de los linajes de Parientes Mayores y de hidalgos implicados en la disputa, como que en aquellos momentos fuera uno de los personajes de mayor poder político y social en casi toda la costa de la provincia. Su sentencia, aunque por una parte favorecía a Orio reconociendo su jurisdicción sobre todo el cauce del Oria, quizás porque era consciente de que la Hermandad no consentiría acciones contra los privilegios reales de la villa, por otra parte mantenía intacto el control ejercido por diversos señores sobre el tráfico comercial generado en torno a las numerosas ferrerías de Aia.

En el segundo caso, no obstante, el árbitro designado en 1500 era la villa de San Sebastián, la más poderosa de la provincia. En esta ocasión parece que primaron los intereses urbanos a la hora de designar árbitro. Y San Sebastián, consciente quizás de que estaba en juego el proceso de fortalecimiento de las prerrogativas de las villas, contribuiría activamente al proceso, amparando, en este caso, la monopolización de los recursos comerciales emprendida por Orio.

La más importante de las lonjas de Aia era la de Arrazubia y al igual que lo observado en el caso de la rentería de Bedua imponía diversas servidumbres a los ferrones del valle del río Santiago, lo cual era motivo de disputas. Así en 1580 ante el hecho de que los ferrones se negaban a contribuir los derechos exigidos en Arrazubia, su propietario Juan Sáez de Arrazubia y Aramburu solicitó en las Juntas Generales de Getaria que se le concediera el mismo arancel que el otorgado a Bedua. La Junta, tras diversas deliberaciones le concedió un arancel⁹⁹.

No fue este el único caso en que una villa necesitó del apoyo de fuerzas externas para ir ampliando el control sobre sus recursos, hecho también acaecido en Deba. El curso bajo del río Deba, extendido desde Alzola hasta la villa de Deba, constituía una de las principales arterias comerciales por la que transcurrían los intercambios entre la costa y el interior peninsular y provincial. En este contexto, diversos linajes de alta extracción social, construyeron diversas lonjas y una rentería mediante las que encauzaban el tráfico comercial. El linaje hidalgo de los Astigarribia poseía la única rentería existente en el cauce del Deba, la rentería de Irurogüen, enclavada en el barrio de Astigarribia, dentro del término municipal de Mutriku, a tres kilómetros de la desembocadura. Hasta Irurogüen accedían los pequeños navíos que aportaban vena para las ferrerías del valle de Deba y extraían sus producciones. Desde Irurogüen hasta Alzola, ya en término de Elgoibar, el transporte se debía hacer en embarcaciones fluviales denominadas alas. Por supuesto este monopolio sería muy

99 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1580; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, p. 309.

contestado tanto por los propios afectados, especialmente los ferrones, como por las villas y otros destacados linajes que pretendían también beneficiarse.

Efectivamente, a lo largo de este curso y merced al importante tráfico de mercancías que albergaba, algunos importantes linajes construyeron diversas lonjas. Estas lonjas, cuyos magníficos edificios aún subsisten, no eran simples almacenes, sino grandes casonas, de apariencia palaciega, verdaderos símbolos de la riqueza y de las pretensiones de sus propietarios, construidas a imitación de las características arquitectónicas de las renterías. Destacan linajes de hidalgos como los Alzola y los Andonaegui, propietarios de varias lonjas en Alzola, y linajes de Parientes Mayores como los Irrarrazabal y los Sasiola que también poseían otras lonjas a lo largo del curso del río hasta la propia villa de Deba. Estos linajes se valían de estas lonjas como puntos de almacenaje y contratación, por una parte para negocios propios, comerciando por cuenta propia, o como consignatarios de otros mercaderes. Y por otra parte, ofreciendo a otros comerciantes servicios de almacenaje y transporte fluvial, ya que disponían al efecto de embarcaciones fluviales y de empleados para su manejo¹⁰⁰.

Por supuesto, estos linajes y las villas no estaban muy contentos con el monopolio ejercido por los Astigarribia. La villa de Deba, al igual que en el anterior caso de Orio, con objeto de beneficiarse del tráfico comercial de su puerto, redactó en 1412 una ordenanza mandando que todos los granos que arribasen a su puerto fuesen descargados en su lonja municipal para su venta¹⁰¹. Consciente de la imposibilidad de imponer este monopolio y de que en consecuencia dicha ordenanza no surtía ningún efecto, en 1434 emitió otra ordenanza, diametralmente opuesta a la anterior, autorizando la descarga de los granos en cualquier lonja, pero prohibiendo su extracción sin expresa licencia del alcalde¹⁰².

A pesar de estos intentos, Deba también tuvo que buscar ayuda externa para alcanzar sus objetivos. Durante algunos años trató en vano de establecer una lonja municipal que monopolizara todo el tráfico del río. En 1555 aprovecharon una visita del Corregidor para exponerle el caso, quien, acto seguido, ordenó que se estableciera una lonja-rentería pública, tomando en arrendamiento para ello la lonja del tesorero Rodrigo de Sasiola, con el propósito de que la villa se beneficiara de sus rentas y de impedir los fraudes que en las lonjas privadas se cometían¹⁰³. Después de tomar en arriendo la lonja a Rodrigo de Sasiola, el Corregidor

100 AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit., t. I, pp. 112-117; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 320-323.

101 Ordenanza nº 54: “Otrosoi ordenaron que todo trigo, centeno e otra qualquier zebera que entrare en el puerto y canal de esta villa sea descargada en la dicha villa y en su lonja e que ende sea vendida y la puedan llebar a fuera a vender sin mandamiento e licencia del dicho concejo. La qual dicha ordenanza mandamos que se use en la dicha villa de Deba como se usa e acostumbra en los dichos puertos de su comarca.” (A.M.D., Libro V).

102 Ordenanza nº 94 (A.M.D., Libro V).

103 “...Andando su merced visitando las villas e lugares de la dicha provincia avia llegado a esta villa de Deba y en ella entendiendo en las cosas conbenentes al serbiçio de Dios e de su magestad e bien unibersal de la dicha villa avia entendido que en la dicha villa avia mucha e muy gran contratazion de mercaderias asi por los cargazones que en ella se hazian para el Andaluzia y otras partes, y para la guarda e reparo de ellas no aber lonja en la dicha villa del conçejo de ella sino de particulares y era muy neçesaria que la dicha villa tubiese lonja publica propia suya del dicho conçejo de Deba por que teniendola tenya renta de ella y el dicho concejo ganaria el ynterese que ganan los particulares que

procedió a poner en almoneda pública el arrendamiento de la explotación de la lonja-rentería municipal. Pero en la almoneda se presentó Asensio de Alzola, dueño de la lonja de Alzola, acompañado de Vicente de Arriola, con objeto de contradecir las medidas del Corregidor. Pero éste, tras aprisionarlos, continuó con la almoneda hasta que fue rematado por Hernando de Zubelzu. Acto seguido mandó que se pregonara la orden de prohibición de llevar mercancías a ninguna lonja privada y de que la única lonja autorizada para ello era la municipal¹⁰⁴. Ordenó, además, que el peso público o quintal se ubicara en exclusiva en la lonja o rentería municipal.

Las veleidades monopolizadoras de Deba habían ido demasiado lejos, pues una cosa era imponer la exclusiva de pesaje y de recaudación de rentas reales, y otra muy distinta pretender prohibir a los comerciantes el que dispusieran y usaran de lonjas o almacenes particulares. En ese sentido Asensio de Alzola alegaba que las lonjas o renterías públicas de las demás villas tenían el cometido de guardar y pesar el hierro, pero que no se podía impedir a los comerciantes guardar sus mercancías, y en especial las que no eran férricas, en aquellos lugares que más les conviniese¹⁰⁵. Asensio apeló a la Chancillería de Valladolid donde, incluso, se sumaron a sus alegaciones las villas de Mondragón, Eibar, Elgeta, Elorrio y Ermua y mercaderes de Azpeitia y Azkoitia. El representante de todos ellos alegó que no se podía privar a los comerciantes de la libertad de almacenar sus mercancías donde prefiriesen y que lo contrario suponía la introducción de un estanco o monopolio contrario a las leyes. En consecuencia, pedía la revocación de las órdenes dadas por el Corregidor¹⁰⁶. La villa de Deba

tienen las dichas lonjas y también por que de estar las mercaderías en casas y lonjas particulares se recrecería perjuizio e daño así por los fraudes que pueden redundar de no ser visitados por la justicia las dichas mercaderías...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 295 L. 17).

104 “...nyngun mercader ny persona tratante ny aleros algunos enbien ny lleben mercaderías algunas a ninguna lonja e casa particular de ningun vezino de la dicha villa sino a la lonja e a la persona e personas que por el obieren cargo de ello so pena de ser tomadas las dichas mercaderías por descamynados e perdimiento de ellos e que nyngun otro longero ny vezino particular coxa reçiba ny meta en sus casas e lonjas de aqui adelante mercaderías algunas so las dichas penas e demas myll maravedis para la camara e fisco de sus magestades y la persona tomada del reo e ningun barquero, pinaçero, galupero, arriero, ny otra persona alguna no llebe ni hacarree las dichas mercaderías a ninguna lonja ni casa de vezinos particulares syno a la lonja publica del dicho conçejo...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 295 L. 17).

105 “...y en prober como a probeydo Vuestra Merced que no hay otra lonja de albergamiento de mercaderías sino la que a echo Vuestra Merced es pribarle al dicho mi parte e a los otros que tienen lonjas de su derecho y casi posesion el que dicho mi parte de çinquenta y mas años e tiempo ha esta parte y de presente a thenido casa de lonja en la dicha villa en la qual a cogido las dichas mercaderías que en lonja an querido // (fol. 11 r.) traed y lo mismo an tenido otros vezinos en la dicha posesion bel casi de tener la dicha lonja el dicho my parte y sus antepasados an estado dende los dichos años a esta parte del qual dicho derecho y casi posesion sin le llamar ny bençer por lo mandado y probeydo les priba e quiere pribar. Lo otro en poner en necesidad a los mercaderes que con sus mercaderías bienen a la dicha villa a que de necesidad hayan de descargar en la dicha lonja publica donde primero tenyan facultad de descargar donde querian es quitarles su libertad e aun a los vecinos de la dicha villa que tienen sus lonjas que sera causa que çesa el trato a lo menos non haya quanto de primero, que aun abiendo respeto a lo sobre dicho en la villa de San Sebastian y en otras villas do hay casas de lonjas no son para mas efeto de albergar en ellas el yerro que se labra en las jurisdicçiones de ellas e para el peso fial de dicho yerro en las otras mercaderías permyso es a los dichos mercaderes ponerlos de guarda en qualquier de las casas de la dicha villa por ende por las razones sobre dichas e por las que ante los señores superiores se diran salvo derecho de nulidad apelo...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 295 L. 17).

106 “...lo probeydo e mandado por el dicho corregidor en los dichos autos es directamente contra los dichos mys

por su parte, defendía la exclusiva argumentando que la existencia de lonjas particulares fomentaba el fraude, ya que se importaban o exportaban sin control las mercancías prohibidas y se defraudaban los derechos reales. Pero las fuerzas opuestas a la villa eran muy poderosas y en 1556 la Chancillería emitió su definitiva sentencia revocando todas las órdenes dadas por el Corregidor.

Las pretensiones de Deba fueron truncadas, las lonjas particulares continuaron ofreciendo sus servicios y la rentería de Irurogüen imponiendo su monopolio. Este monopolio, como en otros casos antes estudiados, era motivo del continuo descontento de los ferrones del valle de Deba y víctima al mismo tiempo de las maniobras de los poderosos linajes propietarios de lonjas, que trataban de arrebatar la exclusiva a los Astigarribia. Los Irarrazabal, propietarios de una lonja en Deba y de los terrenos existentes en la orilla opuesta a donde se ubicaba Irurogüen, en varias ocasiones, pretendieron romper el monopolio de la mencionada rentería procediendo al pesaje de mercancías, lo cual provocaba la rápida intervención de los Astigarribia. Por fin, entre 1573 y 1577, aprovechando un pleito con los ferrones, trataron de que la rentería fuese trasladada desde los dominios de los Astigarribia a los suyos. Empeño que no dio ningún resultado¹⁰⁷.

La villa de Elgoibar y los linajes propietarios de lonjas de Alzola, actuando con mayor cautela, consiguieron que las Juntas Generales de 1537, reunidas en Azpeitia, ordenaran el establecimiento en Alzola del peso público o rentería municipal de la villa de Elgoibar¹⁰⁸. Se rompía así el monopolio de los Astigarribia, que en adelante no sobrepasaría los límites jurisdiccionales de Elgoibar. Esta rentería también sería objeto de disputas a raíz de los abusos que cometía. Así, en 1627 se suscitó un pleito debido a que la villa de Elgoibar comenzó a cobrar en su rentería de Alzola a las mercancías que transcurrían por ella el impuesto de la alcabala bajo la denominación de “peso”. Las Juntas Generales de ese año, reunidas en Zestoa, tras oír el dictamen de una comisión designada al objeto, decretaron la prohibición de que Elgoibar o cualquier otra villa cobrara las alcabalas en sus renterías, en las que tan sólo autorizaba la percepción de los derechos correspondientes al pesaje¹⁰⁹.

De lo expuesto se deduce que, al igual que en el caso de las exclusivas pesqueras, la

partes vezinos de las dichas villas e contra todos los demas mercaderes que tratan e contratan en la dicha probynçia e sacan sus mercaderias por el rrio de Deva y las traen a la dicha probynçia y a otras partes de estos rreynos por ynponerles nuevamente que estando en el dicho rrio de Deva y sacando las dichas mercaderias a la dicha vylla de Deva las ayan de poner neçesariamente en la lonja de la dicha villa // (fol. 20 r.) o casa señalada por ella y que las dexen de poner en casa del dicho Asensio de Alçola o en las otras a do an acostumbrado y acostumbran ponerlas conforme a su voluntad. Lo otro porque lo suso dicho es ynposiçion notoria y estanco y contra las leyes e prematicas de estos rreynos que mandan que no se hagan nuevas ynposiçiones ny se hagan estancos y que las mercaderias anden libremente por todas partes y que los mercaderes se acojan do les pareçiere que les ospedan mejor a ellos e a sus mercadurias...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 295 L. 17).

107 AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit., t.I, pp. 117-120.

108 A.G.G.-G.A.O., R.1. Véase al respecto: DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, p. 321; CIRIQUIAÍN GAITZARRO, M.: *Los puertos marítimos...*, op. cit., p. 70.

109 A.G.G.-G.A.O., R.20.

reacción de las villas frente a los monopolios comerciales de particulares no constituyó una tendencia hacia la liberalización de los mencionados recursos, en beneficio de sus vecinos. Muy al contrario, su propósito fue el de concentrar en manos de los concejos, verdaderos señores colectivos, el beneficio derivado del control y de la monopolización de los recursos. Este hecho se patentiza más claramente atendiendo a los casos de los concejos de algunas villas comercial y económicamente más poderosas, como San Sebastián y Hondarribia. Merced a este poderío, en estas villas, no se produjo el fenómeno de la señorialización o monopolización de sus recursos por particulares. Pero sus respectivos concejos también procedieron a ampliar su dominio señorial sobre los recursos existentes en sus jurisdicciones, y con mucho mayor ímpetu y efectividad que en los casos anteriormente estudiados. De manera que impusieron sus dominios de cuño señorial en perjuicio incluso de otras villas aforadas de su entorno.

La rentería o casa-lonja del Puntal de Hondarribia, monopolizó el pesaje y la percepción de rentas de todas las mercancías que transcurrían por el Bidasoa a lo largo de toda la Baja Edad Media y Moderna. Pero la villa quiso ir aún más lejos pues, en 1480 obtuvo una Real Provisión prohibiendo en Irun, aldea perteneciente a la jurisdicción de la villa, todo acto de comercio, carga y descarga de víveres e incluso la construcción de nuevas casas. Por supuesto, esta impracticable sentencia fue motivo de graves conflictos y pleitos que culminaron en 1564 con la denegación de la confirmación de dicha Real Provisión¹¹⁰. De todas maneras, la rentería del Puntal continuó en los posteriores siglos ejerciendo su monopolio comercial en beneficio de Hondarribia, confirmado mediante la sanción real que las ordenanzas municipales de Hondarribia consiguieron en 1531¹¹¹.

La villa de San Sebastián también impuso diversas exclusivas sobre el tráfico desarrollado en su propio puerto y en el de Pasaia, entonces bajo su jurisdicción. La rentería donostiarra se ubicaba en el puerto de Santa Catalina, cerca de la desembocadura del Urumea. Imponía diversas rentas sobre el tráfico de productos férricos generado en torno a las ferrerías del Urumea. En este río, Hernani poseía una lonja, ubicada en el puerto de Osinaga, en la que centralizaba las producciones de las ferrerías de su jurisdicción para su transporte a la rentería de Santa Catalina¹¹².

El concejo de San Sebastián, además de las rentas sobre el comercio percibidas merced a los aranceles de 1463 y 1477, a partir de la redacción de sus ordenanzas en 1489, impuso otra serie de exacciones sobre el tráfico desarrollado en sus puertos y en el de Pasaia. Por una parte, impuso a los barcos que acudían con víveres a su puerto y al de Pasaia la obligación de descargar la mitad de la carga en la villa para su venta al por menor, en aras a un mejor abastecimiento de la villa, regulando además su venta (ordenanzas nº 97, 98, 99, 100 y 101).

110 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 299-300; TRUCHUELO, S.: *La representación de las corporaciones locales guipuzcoanas en el entramado político provincial (siglos XVI-XVII)*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997, pp. 92-96. La autora analiza en este trabajo los aspectos políticos y de representación de los señoríos colectivos de las villas.

111 A.M.F., A, 5, 1, 1.

112 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 303-306.

Por otra parte, prohibía hacer carga o descarga alguna de mercancías en Pasaia, e incluso llevar víveres por mar a dicho puerto, sin expresa licencia del alcalde y regidores de la villa (ordenanzas nº 103 y 105)¹¹³. Antes se aludía a que la institución de la “licencia” surgió en este momento como procedimiento aplicado por los municipios para procurarse el control y la monopolización de los recursos de su jurisdicción¹¹⁴. Estas ordenanzas, en la práctica, suponían la monopolización del comercio en el puerto donostiarra en perjuicio del de Pasaia y de sus poblaciones, incluida la villa de Errenteria¹¹⁵. A pesar de los innumerables conflictos y pleitos, San Sebastián continuó detentando a lo largo de toda la Edad Moderna su jurisdicción y dominio señorial sobre el puerto de Pasaia.

1.2.2.2. Características generales de las empresas marítimas bajo-medievales

Hacia mediados del siglo XV se constatan varias transformaciones económicas de honda repercusión en siglos posteriores. En primer lugar, se observa una progresiva penetración del capital comercial en las actividades industriales, de transporte e incluso pesqueras. El caso más conocido es el de la industria ferrona. Para los siglos XIV y XV las ferrerías dejaron de ser explotadas directamente por sus propietarios y se había generalizado su arrendamiento. Desde mediados del siglo XV se inició una profunda transformación del sistema de financiación de la industria sidero-metalúrgica. Aconteció una progresiva penetración del capital comercial, dentro de una tónica de crecimiento económico generalizado y ampliación de la demanda externa. Ante la incapacidad financiera de los ferrones para atender a esta demanda, se hizo cada vez más imprescindible la intermediación de los comerciantes, tanto para encauzar sus exportaciones, como para proveerse del capital de explotación necesario. Se formaban así compañías de corta duración entre socios capitalistas y socios industriales. Estas compañías comerciales, compuestas por diversos socios, que al mismo tiempo actuaban como factores de terceros, contrataban igualmente los servicios de transportistas navales¹¹⁶. Muchos de estos transportistas eran propietarios porcioneros de sus barcos y dependían también de los adelantos de capital de los comerciantes para poder aprestar sus navíos para la navegación.

En segundo lugar, hasta mediados del siglo XV los nautas vascos actuaban como meros transportistas al servicio de los comerciantes burgaleses, gascones, etc. Según afirma García de Cortázar, los vascos, prácticamente protagonizaban los transportes marítimos de toda

113 A.M.S.S., A, 8, I, 2211/1.

114 Véanse al respecto: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 145-146; SORIA SESE, M.L.: *Derecho municipal guipuzcoano: Categorías normativas y comportamiento sociales*. Oñate: IVAP, 1992, pp. 225-228.

115 La villa de Errenteria disponía de una rentería para el pesaje y abono de rentas de las numerosas ferrerías del valle de Oiartzun. Por supuesto el valle se mostraba disconforme con esta situación, ya que no se beneficiaba del tráfico generado por sus ferrerías. Tras diversos pleitos en 1560 se confirmó la copropiedad de ambos municipios sobre la rentería (DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 300-303).

116 Véanse entre otros: BILBAO, L.M.: “Transformaciones económicas en el País Vasco...”, op. cit., pp. 116-134; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico...*, op. cit., pp. 29-30; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.1, pp. 309-312.

Europa occidental. A partir de la segunda mitad del siglo XV progresivamente fueron ejerciendo la función de comerciantes, con el consiguiente descontento de los burgaleses. Un destacado número de transportistas navales, que gracias a su actividad había conseguido amasar alguna cantidad de capital, pasaron a invertir en la actividad comercial, es decir algunos transportistas comenzaron a comerciar por cuenta propia. Con el tiempo, durante el siglo XVI, llegarían a controlar el comercio del hierro. Al mismo tiempo, Díez de Salazar señala que algunos de los ferrones arrendatarios pronto comenzaron a comercializar sus producciones directamente en las lonjas y renterías marítimas, obteniendo importantes beneficios debido a la eliminación de intermediarios. Mediante este proceso se fueron gestando dos tipos de mercaderes. Por una parte, los pequeños y medianos comerciantes, centrados en la producción de una zona o comarca concreta, actuando de intermediarios entre ésta y los mercaderes de la costa. Por otra parte, los grandes mercaderes, que disponían de más capital, realizaban compraventas de importancia, mantenían factores en puertos vascos y del exterior, poseían barcos, etc.¹¹⁷

En este sentido no se puede obviar la importancia en la creación de las incipientes empresas marítimas de diversos señores poseedores de monopolios y exclusivas pesqueras y comerciales. Las rentas provenientes de dichas exclusivas, o del arrendamiento de tierras y ferrerías de que también disponían, permitían que estos señores dispusieran de importantes cantidades de capital que, al menos desde mediados del siglo XV, invertirían en diversas empresas marítimas. Se constata que los propietarios de algunas lonjas y renterías, además de los servicios que ofrecían a otros comerciantes, eran activos comerciantes. Compraban y exportaban hierro a Europa, introducían otros productos como pescado o grasa de ballena hacia el interior peninsular, etc. Pero además de en el comercio, algunos de estos linajes participaban también en otras actividades marítimas como la construcción naval, pesquerías, etc.¹¹⁸

En cuanto a las características organizativas de las empresas, se observa que generalmente eran compañías de corta duración. La mayoría eran compañías entre socios capitalistas y socios poseedores de bienes como barcos o ferrerías. Los primeros prestaban a los segundos las cantidades necesarias para realizar sus actividades, tanto para producir hierro, como para construir barcos y aprestarlos para actividades de comercio, corso o pesca. Había también compañías más grandes y poderosas integradas por varios comerciantes, algunos de ellos actuando de factores de la compañía en puertos del exterior. Se dedicaban a la compraventa y comercialización de diversos productos, contratando los servicios de transportistas, aunque en

117 BILBAO, L.M.: "Transformaciones económicas en el País Vasco...", op. cit., pp. 131-134; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.1, pp. 309-310; GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV...*, op. cit., pp. 183-195, 244-261.

118 Por ejemplo, en 1487 Juan Ruiz de Arrazubia, dueño de la rentería homónima situada en Aia comerciaba activamente con hierro (DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, p. 308). En 1511 Beltrán de Iraeta, señor de Iraeta y dueño de la rentería de Narruondo participó en una compañía para la armazón de una nao para ir a pescar a Irlanda (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 254 L. 20). Sobre la intensa participación de los linajes lonjeros del valle de Deba, como los Alzola, Andonaegui, Irarrazabal, Sasiola, etc., en actividades marítimas como comercio, pesquerías, construcción naval, etc., véase: AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit.

ocasiones disponían también de embarcaciones propias. Estas compañías, por sus características más complejas, solían ser más duraderas que las anteriores, aunque por lo general tampoco gozaban de una existencia extensa¹¹⁹.

Este carácter efímero de las empresas y compañías marítimas de finales de la Edad Media e inicios de la Edad Moderna, motivado en parte por el carácter estacional de las actividades marítimas, era una consecuencia directa de las características de la economía guipuzcoana, en particular de la marítima, descritas hasta el momento. Es decir, en una economía en la que la mayoría de sus recursos (pesqueros, industriales, comerciales) estaban en manos de unos pocos señores (particulares o colectivos) quienes arrendaban su explotación, en que los poseedores de las infraestructuras (dueños de barcos o arrendadores de ferrerías, nasas, lonjas, renterías, etc.) debían recurrir al crédito para proveerse del capital de explotación necesario, y en que los poseedores de capital (comerciantes tanto naturales como foráneos, o inversores rentistas, dueños de tierras, ferrerías, renterías, etc.) invertían de forma temporal en aquellas actividades coyunturalmente consideradas más lucrativas, las compañías que se instituían necesariamente debían ser de poca duración. Esta corta duración de las compañías permitía una diversificación y disminución de los riesgos de los inversores, cuyos beneficios dependían en gran parte de la bonanza de las capturas y de las producciones industriales a cuenta de terceros, según los casos. Esta estructura y organización empresarial y económica prevaleció en épocas posteriores, de manera que condicionó, de forma favorable o desfavorable según los casos, las características y el devenir de la economía marítima de época moderna, como se irá comprobando a lo largo de esta investigación.

119 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.1, pp. 310-313; AZPIAZU, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, t.II, pp. 274-299.

2. EVOLUCIÓN GENERAL DE LA LEGISLACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

*“Cosc, Erregue, capela gorri.
Itzul ona. Sorabilan bost eche;
Bost echeac, bost urre
Erregue jauna eguezu
alcabalez merchede.”¹*

¹ Poemilla anónimo del siglo XVI que alude a la solicitud de la exención de las alcabalas hecha por los hidalgos de Soravilla al emperador Carlos V a su paso por Gipuzkoa (MICHELENA, L.: *Textos arcaicos vascos*. Madrid: Ediciones Minotauro, 1964, pp. 106-107).

2. EVOLUCIÓN GENERAL DE LA LEGISLACIÓN SOBRE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

Para el estudio de la conflictividad, generada en el seno de las actividades que conformaban la economía marítima, es imprescindible analizar la legislación que las regulaba. Desde el punto de vista del Derecho, se define el conflicto como enfrentamiento o colisión de derechos o pretensiones, o también como oposición de intereses. Por supuesto, los intereses de los distintos individuos y colectivos se materializan en unas actuaciones o conductas económicas y sociales determinadas, acordes o no con la legislación. Las leyes son normas que se adoptan para la resolución de determinados conflictos. Tratan de aunar las posturas enfrentadas en los conflictos surgidos dentro de un determinado marco social. Pero como frutos de dicho contexto, las leyes atienden, ante todo, a los intereses de los grupos o individuos que gozan de mayor riqueza y prestigio social, capaces de intervenir en su elaboración de acuerdo con sus intereses. Por tanto, en muchas ocasiones las leyes son también generadoras de descontento y de conflictos, al no satisfacer, e incluso arrinconar y prohibir, los intereses de determinados grupos sociales. El Derecho no tiene valor ético por sí mismo, sino que se trata de un instrumento para la consecución de unos objetivos políticos, sociales, económicos, etc., concretos, acordes con determinados intereses.

El estudio de la legislación sobre las actividades marítimas constituye, por tanto, una fuente de gran valor para el estudio de los conflictos. Por una parte, y desde un punto de vista práctico, el análisis evolutivo de la legislación permite el estudio del devenir experimentado por los conflictos de intereses a lo largo del tiempo. Las leyes pretenden satisfacer las carencias de ordenación de determinados ámbitos sociales, que se manifiestan por medio de los conflictos. Por tanto, se deben a necesidades sociales que las preceden en el tiempo. Es decir, la realidad social siempre antecede y supera a la ley. Los conflictos que tratan de solucionar las leyes existían mucho antes de su redacción. A medida que las necesidades de la sociedad evolucionan cambian también los conflictos, de manera que las leyes no satisfacen ya esas demandas y se tienen que redactar otras nuevas. Por tanto, por medio de la legislación se puede observar la evolución de las necesidades y de los conflictos de intereses. Puede resultar que al no variar las necesidades y los intereses de aquellos grupos a los que tratan de satisfacer las leyes, éstas se mantengan inmutables a lo largo de muchos años. Lo cual no significa que los intereses y las necesidades del conjunto de la sociedad se mantengan también invariables y que, ni mucho menos, sean satisfechos por la ley.

Por otra parte, el estudio de la legislación emanada por distintas instancias legisladoras - municipal, provincial y real- permite discernir qué actividades marítimas y prácticas económicas eran fomentadas y favorecidas por cada instancia, al tiempo que limitaban otras. Atendiendo, en ocasiones, a intereses contrapuestos correspondientes a grupos sociales con mayor predicamento en algunas instancias que en otras, frecuentemente las leyes emanadas por cada una eran contradictorias. De todas maneras, se producía un proceso de homologación de todas ellas. En primer lugar, como consecuencia del procedimiento de elaboración y validación de las leyes; Las normas redactadas por las instituciones municipales y provinciales no accedían a rango de ley sin la aprobación real. En segundo lugar, como consecuencia de la intensa acción controladora emprendida por las instituciones provinciales. La Provincia fiscalizaba toda la legislación real que afectase a su territorio, impidiendo la

aplicación de aquellas normas que contraviniesen a lo estipulado por los Fueros, y por tanto fuesen lesivas para los intereses promovidos por la legislación foral. En tercer lugar, merced a las maniobras desplegadas en la Corte por los representantes o agentes de las instituciones locales y provinciales en aras a la adecuación de la legislación real a los intereses por ellos representados.

2.1. LEGISLACIÓN MUNICIPAL

Se materializa en las ordenanzas municipales redactadas por los concejos de los distintos municipios. Se trata por tanto de una legislación de ámbito local, circunscrita a los términos jurisdiccionales de cada municipio, aunque, como se ha indicado antes, precisaban de la aprobación real. Las primeras ordenanzas fueron elaboradas durante la Baja Edad Media, aunque posteriormente se fueron redactando y añadiendo otras, a medida que surgían nuevas necesidades. A pesar de que todas las localidades costeras redactaron sus ordenanzas, hay que advertir que no todas han llegado hasta nuestros días. Entre las localidades del litoral guipuzcoano, tan sólo se conservan los cuadernos de ordenanzas de Deba, Zumaia, Aia, San Sebastián, Hernani, Errenteria, Oiartzun y Hondarribia. Mientras que de otras villas como Getaria, Zarautz y Orío solamente se dispone de algunas referencias o copias de algunas ordenanzas, contenidas, sobre todo, en fuentes judiciales y notariales.

Como en el capítulo anterior se menciona, las ordenanzas municipales en general son de carácter restrictivo y coercitivo, elaboradas en un contexto de fortalecimiento de las instituciones concejiles y acaecidas de forma general en todos los territorios de la Corona². Restringen el disfrute de las potencialidades económicas, provenientes de los recursos existentes en el municipio, en beneficio del propio concejo y de aquellos sectores sociales que dominaban el poder político local. Prohíben y limitan algunas prácticas económicas ejercidas hasta el momento con libertad, imponen gravámenes sobre otras y monopolizan algunas en beneficio del concejo. Las ordenanzas, sobre todo las redactadas durante la Baja Edad Media, nacen con un aparente propósito de acabar con los abusos cometidos por algunos particulares y con los enfrentamientos que se producían entre los vecinos, en torno a la explotación de algunos recursos. En este contexto, uno de los principales medios del que se valían los concejos para mantener la paz social en sus respectivos municipios era el de procurar a sus vecinos un aprovisionamiento de alimentos barato y seguro. A tal fin, a partir de la Baja Edad Media, redactaron diversas ordenanzas que repercutiesen en el abaratamiento de los productos alimenticios de primera necesidad, propios y foráneos, y que impidiesen su extracción fuera de los límites de cada municipio. Estas medidas afectaban en especial a los pescadores, a quienes frecuentemente se les obligaba a destinar importantes porciones de sus capturas al consumo interno de los municipios, se les prohibía la elaboración de conservas de pescado, ya que esta práctica suponía el encarecimiento del pescado, se les imponían tasas a la hora de vender las capturas, etc. Por supuesto el descontento de los pescadores fue continuo. También la actividad comercial, especialmente la generada en torno a la importación de productos alimenticios, se vio muy afectada por estas medidas. Las

² Véase al respecto: LORENZO CADARSO, P.: *Los conflictos populares en Castilla (siglos XVI-XVII)*. Madrid: Siglo veintiuno editores, 1996.

ordenanzas imponían diversas limitaciones a la comercialización de dichos productos con objeto de evitar carestías.

Estas imposiciones sobre distintas actividades pronto condujeron al establecimiento de monopolios y exclusivas sobre determinados recursos económicos existentes en los municipios. Aunque a menudo los monopolios se imponían recurriendo a argumentos demagógicos, como que su objetivo era evitar que los recursos fuesen detentados por una minoría poderosa en perjuicio del bien común, lo cierto es que los únicos beneficiados eran los concejos y los grupos sociales que los controlaban. De todas maneras, hay que advertir que no todas las ordenanzas municipales inciden de la misma manera en las distintas actividades. Hacen más o menos hincapié en la regulación de diferentes cuestiones, según los casos. Por tanto, existen importantes diferencias entre las distintas ordenanzas. Estas diferencias son la muestra de que en cada municipio existían problemas específicos, fruto de la confluencia de unos intereses determinados y en ocasiones contrapuestos a los existentes en otros municipios vecinos. En consecuencia, estas ordenanzas son un interesante medio para indagar en torno a las actividades e intereses que primaban en cada localidad

Las ordenanzas más antiguas que han llegado hasta nuestros días son las de Deba, redactadas en 1394. Estas ordenanzas, además de evitar prácticas lesivas para el tráfico portuario, como el arrojado indiscriminado de lastre dentro del puerto (ordenanza número 35), incidían, por una parte, en la protección de los recursos propios. Así la ordenanza número 4 prohibía la exportación de madera, autorizando su extracción solamente para la construcción de navíos, molinos y herrerías; por tanto, se prohibía la extracción de leña indispensable para la elaboración de carbón, tan preciso para la industria ferrona. Prohibía, además, el uso de las hayas para carbón, destinándolos únicamente a la fabricación de toneles para el transporte naval, muestra inequívoca de la importancia de la actividad transportista-comercial en Deba. Por otra, incidían también en el fomento del abastecimiento alimentario barato del vecindario, imponiendo con la ordenanza número 21 tasas a los precios del pan, sidra, carne, trigo, cebada y sal. Además la ordenanza número 34 prohibía las reventas de pescado y el acaparamiento de las capturas con destino a su venta a foráneos³.

Situada la villa de Deba en una de las principales rutas que comunicaban la costa con el interior, tempranamente se produjo un florecimiento del tráfico comercial del que se quiso beneficiar el concejo. Así la ordenanza número 54, redactada en 1412, mandaba que todos los cereales que arribasen a su puerto fuesen conducidos para su venta a la lonja o rentería municipal, de donde se podían extraer sin recurrir a la licencia municipal. Posteriormente, quizás ante la imposibilidad de aplicar este monopolio, debido a la oposición de los poderosos intereses de los comerciantes propietarios de las lonjas particulares, en 1434 se redactó la ordenanza número 94, totalmente opuesta, autorizando descargar los cereales en cualquier lonja pero prohibiendo su extracción sin expresa licencia del concejo⁴. Síntoma de la creciente necesidad de regular las importaciones de víveres, este mismo año se redactó otra ordenanza, la número 95, que prohibía a los acaparadores de cereales revenderlos en el plazo

3 A.M.D., Libro V.

4 A.M.D., Libro V.

de diez días desde su llegada al puerto. El aumento del tráfico comercial y el mencionado gran poder de los comerciantes trajeron en consecuencia un aumento del fraude, del contrabando, tanto en forma de introducción y extracción de mercancías prohibidas, como en la de evasión fiscal. El concejo, con el objeto de evitar su desarrollo, redactó la ordenanza número 61, que permitía un acrecentamiento del control ejercido por las autoridades municipales sobre el tráfico comercial, pues mandaba que ningún barco arribase ni zarpase sin permiso de los oficiales del concejo⁵.

En lo que a la pesca se refiere, parece que en Deba se limitaba a constituir una actividad destinada al abastecimiento de pescado fresco de la villa. Ésta era la única función testimoniada por las ordenanzas. Quizás las dificultades de la barra de la desembocadura del río Deba determinaron esta limitación. Pero las propias ordenanzas contribuyeron a ello, ya que la antes mencionada ordenanza número 34 prohibía la venta de las capturas a los foráneos, y en consecuencia impedía el óptimo desarrollo de una industria de transformación del pescado. Además, la ordenanza número 105, de 1434, con el aparente propósito de asegurar el abastecimiento de pescado y de que, en consecuencia, la pesca en el río fuese común a todos, monopolizaba, en beneficio del concejo, sus recursos pesqueros. Declaraba que su cauce pertenecía al concejo y en consecuencia mandaba que “...*La pesca sea comun de todos e que no se pueda hacer sino con red barredera*.”. Es decir, con la excusa de impedir que algunos particulares explotasen los recursos pesqueros del río en beneficio propio, únicamente autorizaba el empleo de redes barrederas, las más complejas y extensas de las usadas en la época y por tanto al alcance sólo de algunos pocos acomodados. Por fin en 1511 se elaboró la ordenanza número 126, también en la línea de las anteriores, pues, con el propósito de contribuir en el abastecimiento de pescado fresco barato del vecindario, mandaba que el pescado destinado a la venta al por menor se vendiese a peso y a los precios tasados por el concejo⁶.

A diferencia de lo que sucedía en Deba, la actividad pesquera debió conocer un importante desarrollo en Getaria, a juzgar por las pocas ordenanzas que se han conservado. Mientras en Deba eran sólo tres las ordenanzas que regulaban la pesca, en Getaria disponían al menos de

5 “Por quanto algunos navios que entran e salen por la canal e abra e ria de esta villa meten e sacan cosas bedadas e las esconden e furtan y encubren en ellos sin que sean savidos a que calidad son e sin que sean pagados los derechos reales e algunos marineros e otros vecinos de esta dicha villa e su jurisdicion le dan favor e ayuda industria para ello por ende por remediar en ello ordenamos e mandamos que ninguno nin algunos mareantes nin otras personas algunas omes o mugeres de qualquier condicion o estado o prehinencia que sean vecinos e moradores de la dicha villa e su territorio y jurisdicion non sean osados de sacar nin meter algunos navios estraños que non sean de algunos vecinos e moradores de la dicha villa e su jurisdicion por la dicha abra e ria nin les de ayuda nin favor para ello fasta en tanto que primeramente haya licencia y expreso mandado del alcalde e preboste e fieles regidores para ellos ayuntados e conforme...” (A.M.D., Libro V).

6 “Iten por que en muchas villas e lugares de esta probincia ansi de la costa de la mar como de las otras partes de ella se vende el pescado fresco por menudo sin peso de que viene mucho daño a la republica: ordenamos e mandamos que en todas las villas e lugares de esta probincia los dichos oficiales de los concejos de ellas pongan peso con que pesen los tales pescados e les señalen el precio a que se an de vender por menudo el tal pescado lo vendan por peso e al precio que le fueren puesto por los oficiales...” (A.M.D., Libro V). De la lectura de este texto se infiere que el origen de esta ordenanza era un decreto de la provincia, elevado a rango de ordenanza municipal, merced a su aprobación real.

16 ordenanzas destinadas solamente a la caza de ballenas. Con objeto de evitar las contiendas que se suscitaban entre los vecinos de la villa a la hora de cazar y “beneficiar” las ballenas, el concejo de Getaria redactó en 1464 y 1475 diversas ordenanzas regulando la actividad⁷.

7 “(AL MARGEN= Como se hizieron las ordenanças çerca del matar y repartir y vender las vallas año de MCDLXIV y XIIº VI y año de MCDLXXV) En la villa de Guetaria en la camara conçeçil estando ayuntados a conçeço a canpana tanyda segund segund (sic) que lo han de uso e de costunbre el conçeço alcaldes preboste jurados ofiçiales e omes buenos de la dicha villa de Guetaria espeçialmente seyendo en el dicho conçeço Juan Martinez de Amylybia e Juan de Leyçota alcaldes hordinarios de la dicha villa e Asençio de Aulestia jurado mayor e Lope Martinez de Çarauz e Beltran Garcia de Yrureta e Juan Perez de Mantelola e Martyn Perez de Mantelola e Nycolas de Oresa e Juan Martinez de Usarraga e Pedro de Arteaga e otros muchos vecinos de la dicha villa e asi mysymo seyendo en el dicho conçeço Juan Ynyguez de Gaynça e Pedro de Segura e Juan de Segura e Juan Çary e Juan Dominguez maestros de pinaças de la dicha villa todos de una voz e concordia ordenaron e mandaron que de aqui adelante çerca de las ballenas que se matasen por los vezinos de la dicha villa se tobiese la orden seguyente:

(AL MARGEN= Las hordenanças) Que la ora aya un quyntal de ballena dando la ora segund costunbre de la dicha villa, e si algund extranjero fiziere alguna señal de fuego para la ora ante[s] que faga ora en la villa, benyendo luego a la villa a azer la ora, que aquel aya el quyntal, e si despues de fecha la señal de fuego ante[s] que el tal benga a la dicha villa alguno fiziere la ora en la villa que ayan a medias el quyntal de la ora. // (fol. r.)

Yten que la primera pinaça que arponare la tal ballena con arpon e cuerda e aparejos suficièntes que aya dos quyntales e la segunda e terçera e quarta e quynta e sesta pinaças o las que de ellas arponaren con arpon e cuerda e aparejo suficiènte no ferieren que no aya salbo diez libras, e qual quyer arpon e cuerda e aparejo suficiènte que demas de los dichos dyez arpones arponare que ayan cada diez libras, del arpon cuerda e aparejo suficiènte se entienda çiento e veynte libras de fillo de cañamo fino.

Otrosi de una pinaça feriere con dos arpones que el primer arpon llebe el quyntal o los dos quyntales e el otro diez libras.

Otrosi que el que feriere a la ballena antes que muera con jabalina o mataballena en que aya diez braças de brabin en que aya çinco libras per si uno feriere con dos mataballenas o jabalinas que no aya mas de un derecho.

Otrosi que qualquyer chalupa o pinaça o batel que fuere antes que amarraren de cabeça e con la ballena, que aya su derecho segund su uso dize pero no despues.

Otrosi que los que fueren con probision que ayan su quynon e la costa con tal que sean fasta diez hombres los que primero fueren.

Otrosi que si se rompiere alguna pinaça o algund hombre se descalabrare que de lo demas de los dichos que asi se an de dar a los dichos matadores, que sean pagado[s] de toda la ballena a esamen de los juezes del conçeço pero por los remos que aya cada pinaça o chalupa o batel dos quynones aunque pideran e non con tanto sean contentos que no se les de mas.

Otrosi que las primeras tres pinaças que ferieren primero con arpon encallen e amarren la dicha ballena e asi mysymo que lo echen (sic) des que fuere cortado. // (fol. v.)

Otrosi que dos ballenas paresçieren que ferieren primero a la menor e si la menor bastare dos arpones o tres que los otros fieran a la mayor, deziendo para ello aquello los quales an ferido e si ambas murieren que todos los derechos ayan e repartan las dichas seys pinaças o las que fueren, e si una moriere que en aquella ayan sus derechos las dichas seys pinaças o las que dende a yuso fueren aunque no fieren a la mayor ponyendo toda su diligençia, e si la mayor se fuere con los aparejos que el dano que a los aparejos binyere se pagen de los siete quyntales de las seys pinaças que fueren de la menor o de las pinaças que fueren e lo fincaren por partyr.

Otrosi que los juezes del conçeço e los matadores pongan de las guardas e cortadores de la ballena que bieren que basta e les den en dinero un real de plata a cada uno por dia e que se mantengan de ello.

(AL MARGEN= dia en que se hizieron estas) Otrosi hordenaron en conçeço con los pinaçeros a tres de hebrero de setenta e çinco que de aqui adelante por los matadores sean goardas de las ballenas los dos que primero arponaren e si ellos no podieren que pongan por el conçeço otros dos guardas.

Otrosi que las guardas e cortadores juren que guardaran lo mejor que pudieren e que no encubriran de ello cosa alguna.

Otrosi que de toda la ballena se saquen los dichos derechos de la ora e arpones e los otros derechos e que de lo otro que quedare aya todabia la mytad de todas las ballenas el dicho conçeço e la otra mytad que ayan los matadores e lo repartan en tres i como dicho es salbo sant anton aya todabia las lengoas segund es usado e acostunbrado lo qual paso a seys dias de deziembre ano de sesenta e quatro anos por ante Pascual Mygelez de Arreche escrimano Pascual Mygelez.

Otrosi cada e quando que mataren alguna ballena // (fol. r.) que el dicho conçeço aya poder e facultad de la vender enteramente si quysiere o en otra qual quyer manera.

Aparentemente, el principal propósito del concejo era el de acabar con los conflictos y disputas que se suscitaban entre sus vecinos y con los de Zarautz en torno a la caza y beneficio de las ballenas. Pero se constata que las autoridades concejiles se valieron de dichas disputas y de los medios legislativos empleados en su prevención, para ir ampliando su control sobre una actividad tan lucrativa. Las ordenanzas, por una parte sirvieron de instrumento para imponer nuevos impuestos sobre la actividad, ya que la decimotercera ordenanza mandaba que la mitad de las ganancias líquidas, provenientes del beneficio de todas las ballenas que cazasen los vecinos de la villa, debía ser recaudada por el concejo. Por otra parte, constituyeron un medio para limitar la anterior libertad disfrutada por los vecinos en torno a la venta de las ballenas, ya que, de acuerdo con la ordenanza número 14 dicha práctica sería monopolizada en adelante por el concejo, tal como anteriormente se hacía

Otrosi si por aventura acordaren despedaçar que nynguna persona no sea osado de cortar nyn quytar pedaço alguno de la dicha ballena salbo los cortadores puestos por el dicho conçejo fasta en tanto que las goardas que estubieren puestas por el dicho conçejo den liçençia que cada uno quyte lo que pudiere, e si por aventura alguna persona quytare algund pedaço de la dicha ballena syn liçençia de las dichas goardas que las tales goardas notifiquen luego al alcalde hordinario de la dicha villa e el dicho alcalde o alcaldes den mandamiento al preboste que la heche luego a la carçel e que en ella un día e una noche e page el dano que aya echo en la dicha ballena e mas el carçelaje al dicho preboste, porque esta es en quanto que la paz a los pueblos muchos bienes acarrea, su estado de ellos auienta en mucha olgança, y tranquilidad la conserba, la soberbia de los soberbyosos el primero quyta, mas honrra e acatamyento a los buenos e honrrados ayunta, la gracia e amor de su Rey e pryñcipe gana, el camyno de cada uno al serbyçio de Dios ynclina, finalmente toda cosa justa a dios pedida alcançar faze, por eso e porque la paz no es otra cosa sino la mysama utilidad republica (sic), toda la filosofia, segund la escriptura lo dize, moral la encomendo en todo cuerpo poliçio, combyene a saver nombre, casa, ciuudad y Reygno en cada un cuerpo de los quales si falta aquella falta toda la buena horden e gobernaçion e poliçia, porque quando en el nonbre no predomyna ny senoria la razon a las otras cosas que son en el e uno quyere la razon e otro aze la porçion este tal hombre no tiene paz ny aun tiene a si mysmo, e por conseguyente en la casa todas las de ella no moran al padron famylias no myrando en ella, ny en él padre famylias // (fol. v.) tiene al tiempo casa y asi en la çivdad e reygno porque esta muy claro que la paz es la mysama utilidad y probecho de la republica y por esto todos los que tienen cargo de la gobernaçion e hordenaçion estatuto que por quytar e arredrar escandalos estatuyeron deziendo que nyngund vezino ny morador de esta villa de Guetaria y de su termyno y juridiçion no fuese osado de ferir ny matar ballena alguna que los de la villa de Çarauz e de su termyno e juridiçion que primero fuesen sin que primero e ante todas cosas asentasen en forma valliosa ante escrimano e testigos ser presentes fallasen sino ante muchos testigos con los tales feridores e sus compañías de la dicha Çarauz e de su termyno e juridiçion que si tal ballena acabasen de matar e moriese que fuese traydo a la dicha villa de Getaria al molle de ella entera y ende repartiessen segund las hordenanças e costunbre de la dicha villa todos los matadores, e que si tal postura e asiento no quysiesen los de la dicha villa de Çarauz y de su juridiçion primeros feridores otorgar e firmar que les dexasen con su caça e vallena los de la dicha villa de Getaria y se binyesen a sus casas sin ferir nyn matar nyn aun tocar en ella so pena que cada singular que la dicha hordenança no goardase e en parte todo aquella transgrediese e quebrare que por el mysmo fecho cayese yncurriese en pena de çinquenta ducados de oro la mytyad para la camara e fisco de sus altezas e la quarta parte para los muros e çercas de la dicha villa e la otra quarta parte para los regidores fieles de la dicha villa executor de ella e allende todos los dichos transgresores e quebrantadores // (fol. r.) de la dicha hordenança como alborotadores e quebrantadores de la dicha hordenança fuesen desterrados de ella e de todo su territorio por cada un mes e que liquydado aquella con dos testigos ora sean de los de la dicha Guetaria o los tales testigos ora de la dicha Çarauz uno e qualquyera de los alcaldes que a la sazón acaesçiera en la dicha villa de Getaria sin mas demanda nyn contestaçion nyn publicaçion ny otra mas orden nyn solenydades requerida en juyzio e cada uno de los tales transgresores condenase en la dicha pena, e la dicha hordenança de los dichos nuestros anteçesores, seyendo como es muy probechosa esclusiba de muchos escandalos e questiones, alguno con mala yntençion rasgo e quyto del libro de las hordenanças de la dicha villa, por que nos conoscoyendo la utilidad e probecho que la dicha hordenança y estatuto nos acarrea e lo mysmo que nuestros anteçesores conoscoyeron queriendo arredrar de nos e de nuestro pueblo toda natura de discordias e acarrar la paz que tiene tantos probechos como suso dicho es e aquel atendiendo quanto podemos mandamos poner la dicha hordenança segund que primero estaba relatada en el dicho libro de las dichas hordenanças confirmando aquella en todo e en cada parte e capitulo que contiene e si nesçesaryo es de nuebo lo mysmo estatuyendo e suplicando a sus altezas la manden oserbar e goardar, Juan Ortiz.” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 755-1 L. 135).

hincapié.

Las ordenanzas de San Sebastián, redactadas en 1489⁸, al igual que las anteriores, buscaban el orden social en la villa. A tal fin, además de aplicar una política de fomento del abastecimiento alimenticio, imponían medidas contrarias a la existencia de cofradías y agrupaciones de vecinos, que podían constituirse en grupos de presión muy poderosos en pos de intereses no acordes con los que defendían quienes detentaban el poder municipal. Así las ordenanzas número 40 y 41 prohibían las reuniones de las cofradías sin permiso expreso del regimiento, mandando que cada año los alcaldes hiciesen pesquisas para saber si se hicieron tales reuniones de forma clandestina⁹. El gran desarrollo experimentado por el comercio marítimo en la villa, sobre todo con la creciente afluencia de naves extranjeras portadoras de vituallas, y el crecimiento de población habido a su compás, indujo a las autoridades municipales a aplicar una activa política de abastecimiento de víveres, en prevención de las carestías y de los conflictos sociales consecuentes.

Además de prohibir acciones perjudiciales para el tráfico naval en general, como el arrojido indiscriminado de lastre, prohibido por la ordenanza número 74, las ordenanzas de San Sebastián promovían, en síntesis, tres tipos de medidas al efecto. En primer lugar, en lo que a los recursos alimenticios provenientes del exterior se refiere, las ordenanzas reglamentaban su venta con objeto de evitar su carestía. La ordenanza número 97 contemplaba que todos los barcos que arribasen al puerto de San Sebastián o Pasaia cargados con víveres debían destinar la mitad de su carga a la venta al por menor en la villa. Dicha mitad, según la ordenanza número 99, estaba destinada al aprovisionamiento de la villa y se prohibía su compraventa al por mayor o a trueque de hierro así como su extracción fuera de los límites del municipio. Respecto a la otra mitad, la ordenanza número 98 autorizaba su venta al por mayor, pero con la condición de que el comprador manifestara la compra ante el regimiento y se hicieran pregones para que en los primeros tres días después de su compra cualquier vecino pudiera comprarle cantidades al por menor al precio inicial. La ordenanza 101 prohibía a los acaparadores que estas reventas se hiciesen a mayor precio que el inicial, salvo que manifestasen que querían almacenar los víveres para su venta más adelante. Además, la ordenanza número 100 prohibía a los vecinos el almacenamiento de víveres pertenecientes a comerciantes extranjeros antes de su manifestación ante las autoridades de la villa.

En segundo lugar, en cuanto a los recursos alimenticios propios, en aras de un barato abastecimiento público de pescado fresco, se adoptaron diversas medidas muy lesivas para el desarrollo de la actividad pesquera. Así, a pesar de sus envidiables condiciones portuarias, en San Sebastián la pesca no experimentó el gran desarrollo alcanzado en otras villas del litoral como Mutriku y Getaria. La ordenanza número 110 prohibía la compra en la calle de la Pescadería de pescado al por mayor para su transformación o extracción. La 111 mandaba que todas las capturas, excepto las de mielgas y tollas, realizadas con redes en la jurisdicción de la

8 Estas ordenanzas fueron reorganizadas entre 1737 y 1747, aunque sin que se alterara en esencia su contenido. Véase: SORIA SESE, M.L.: "La recopilación de ordenanzas de San Sebastián de 1747 estudio y transcripción", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 28 (1994).

9 A.M.S.S., A, 8, I, 2211/1.

villa, debían ser vendidas al por menor en la plaza de la Pescadería “...para vastecimiento e provision de los vecinos de ella...” y prohibía su extracción. Según la 112 todas las ventas de pescado en la calle de la Pescadería se debían hacer a peso, con pesas calibradas por el concejo. Incluso el pescado proveniente de Pasaia o Hondarribia debía estar en venta al por menor en la calle de la Pescadería, hasta las diez de la mañana, según la 113. De acuerdo con la 114 quienes hubiesen adquirido pescado al por mayor para su exportación estaban obligados a vender a las regateras parte del pescado al mismo valor del precio inicial, en beneficio de un mejor abastecimiento de la villa. Además, la ordenanza número 116 prohibía la elaboración de conservas de pescado dentro de los muros de la villa. En suma todas estas ordenanzas constituían una gran dificultad para el desarrollo de la industria de transformación de pescado en San Sebastián, principal medio para el fomento de la actividad pesquera, que a duras penas podía prosperar en la época con sólo el limitado mercado del pescado fresco. El abastecimiento público sirvió, además de excusa, para que el concejo de San Sebastián monopolizara en su provecho la pesca en todo su litoral, tal como insistía la ordenanza 117, y se ha analizado en el precedente capítulo.

Este celo en cuanto a la protección de los recursos alimenticios se extendió también a otras actividades. Así con objeto de conservar los recursos de madera destinados para la construcción de naves, necesarias para el desarrollo de las actividades navales, la ordenanza número 118 prohibía la construcción de barcos con destino a su venta a los extranjeros, sin expresa licencia de las autoridades municipales. En suma, frenaban el desarrollo desmesurado de la construcción naval que a fin de obtener importantes beneficios inmediatos mediante la venta de embarcaciones al extranjero podía acarrear a medio plazo el agotamiento de los recursos madereros y navales, con la subsiguiente ruina de las principales actividades marítimas de la villa -el transporte y comercio, las pesquerías y la construcción naval-. La oligarquía gobernante de la villa, interesada en dichas actividades, trataba de salvaguardar sus intereses económicos de la ambición desmesurada de unos pocos.

Paradójicamente, los mismos que promovieron las precedentes medidas, mostraron una actitud contraria en lo referente a otros recursos cuya producción estaba en manos de la oligarquía, como la sidra. Efectivamente, la ordenanza número 148 mandaba que los maestros y compañías de las naos debían adquirir las sidras necesarias para el abastecimiento de sus embarcaciones a los vecinos de intramuros de la villa. Es decir, los vecinos concejantes, residentes dentro de los muros de la villa, y propietarios de extensas tierras dedicadas en especial a la producción del manzano, introdujeron un monopolio de venta de sidra, que de ningún modo contribuía al abastecimiento barato de sidra, sino al contrario redundaba en su encarecimiento, en beneficio propio. Hay que tener en cuenta que el abastecimiento de los barcos que se armaban en los puertos bajo jurisdicción de San Sebastián, especialmente los destinados a las pesquerías transoceánicas, constituía un pingüe negocio para sus vecinos comerciantes y cosecheros¹⁰.

En tercer lugar, con el propósito de fomentar las actividades marítimas en el propio puerto

10 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “La comercialización de la producción agrícola guipuzcoana durante la Edad Moderna”, en: ARANDA PÉREZ, F.J. (Coord.) *El mundo rural en la España Moderna*. Cuenca: Editorial de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.

de San Sebastián y eliminar la seria competencia que podría ejercer el vecino puerto de Pasaia, pero siempre con la excusa de contribuir al abastecimiento alimenticio de la villa, el concejo emitió algunas ordenanzas, de cuño señorial, ya analizadas en el precedente capítulo. Limitaban casi absolutamente el desarrollo de las actividades marítimas en el puerto de Pasaia, de manera que fuese el puerto de San Sebastián quien monopolizara dichas actividades. La ordenanza número 103 prohibía en Pasaia toda actividad de carga y descarga sin licencia del concejo; la 104 prohibía la elaboración de cualquier conserva de pescado; y la 105 prohibía transportar vituallas al puerto de Pasaia sin licencia del concejo. En 1530 se añadieron otras dos ordenanzas a las anteriores que incidían aun más en el sometimiento señorial de Pasaia y en el aumento del control del concejo sobre el comercio de importación de vituallas. La ordenanza número 186 mandaba que los alcaldes de San Sebastián hicieran visitas al puerto de Pasaia. Mientras que la 192 ordenaba que para evitar los fraudes cometidos por los acaparadores de granos los alcaldes visitasen el puerto de la villa dos días a la semana¹¹.

Las ordenanzas municipales de Hondarribia, redactadas en 1530 y aprobadas primero por el Corregidor en las Juntas Generales celebradas ese año en Zumaia y después en 1531 por el rey y su madre doña Juana, a diferencia de las de San Sebastián, no incidían de manera específica sobre los detalles correspondientes al monopolio impuesto sobre la pesca y el tráfico mercantil desarrollados en todo el curso bajo del Bidasoa. Las ordenanzas daban por hecho la existencia de esos monopolios y tan sólo proponían algunas nuevas medidas para su mejor administración. La causa de esta imprecisión bien pudo ser el hecho de que los monopolios señoriales impuestos por Hondarribia se hallaban perfectamente protegidos mediante instrumentos legislativos de indudable autoridad. Ya se ha citado antes que una Real Provisión de 1480 prohibía todo acto de comercio en la aldea de Irun en beneficio exclusivo de la villa de Hondarribia, centralizando los intercambios en la rentería municipal¹². Además, en 1510 se firmó un tratado internacional entre los reinos de Navarra,

11 “Otrosi, por quanto segun el tenor de nuestras ordenanzas todos los que compraren trigo avena e otras qualesquier provisiones en esta dicha villa o en sus puertos y muelle en grueso son tenidos de manifestar la tal compra ante la justicia, era de hazer pregonar, e dar la mitad de todo ello por menudo dentro de tres días desde la mañana hasta la tarde, teniendo en venta a todos los vecinos de la dicha villa por el mismo precio e con las condiciones que el comprador compro en grueso sobre que se hazen muchos fraudes e encubiertas en perjuicio e daño de la dicha villa e vecinos e moradores de ella por evitar lo tal: Ordenamos e mandamos que de aqui adelante el uno de los alcaldes con el uno de los jurados o regidores sean tenidos de ir al muelle de la dicha villa dos días en cada una semana a solo esto, repartiendo el año los dichos alcaldes e jurados e regidores entre si segun que mejor visto les fuere, e idos se informen que trigo, e provisiones an venido al dicho muelle y puertos y que tanta cantidad se a vendido de lo que a venido en grueso o por menudo, e que tanta parte se a descargado e donde y en que sobrados e de lo que hallaren que a vendido en grueso sin lo manifestar o aunque se aya manifestado no se dio conforme a la dicha ordenanza ni se dio enteramente la // (fol.99 v.) cantidad que en ella se dispone ni se tuvo en venta dentro del termino de los tres días en ella declarados execute las penas en ella contenidas en todo y por todo y en caso que se hallaren que el tal trigo e provisiones se ayan descargado en los sobrados de las cassas de esta dicha villa assi de vecinos como de estraños se informen quien y quales personas lo tienen e en cuyo nombre e a que precio esta aforado e no den lugar a que lo aforado se venda a mas precio, e si allaren, havida bastante informacion segun lo requiere el casso, que alguna persona o personas lo an comprado antes o despues que descargo y trajo a los dichos sobrados e no se a dado la mitad de ello por menudo conforme a la dicha ordenanza ni se manifesto y a se vendio a mas e a mayor preçio de lo que se aforo aunque no sea de lo que no se devia manifestar, en tal casso, mandamos que usen del tenor de la dicha ordenanza e ordenanzas que acerca de ello disponen...” (A.M.S.S., A, 8, I, 2211/1).

12 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 299-300; TRUCHUELO, S.: *La representación de las corporaciones locales...*, op. cit., pp. 92-96.

Francia y España por el que se reconocía a Hondarribia su privativa jurisdicción sobre todo el curso bajo del Bidasoa y su exclusivo derecho de explotación de sus recursos pesqueros¹³.

Las ordenanzas municipales de 1530, además de sancionar los citados monopolios, trataban ante todo de imponer el orden social en la villa y de apuntalar su tráfico comercial internacional. La fecha de su redacción es realmente significativa pues, como se irá viendo a lo largo de esta investigación, por entonces estaba aconteciendo una verdadera carrera entre las villas del litoral guipuzcoano por atraerse la mayor cuota posible del tráfico comercial que discurría entre el interior peninsular y el norte de Europa. Téngase en cuenta que este mismo año San Sebastián añadió nuevas ordenanzas a las suyas que incidían en el endurecimiento de su control jurisdiccional y comercial sobre el puerto de Pasaia a fin de que ninguna otra villa, cuyos términos jurisdiccionales alcanzaban dicho puerto, entre las que se hallaba Hondarribia, pudiera ejercer una competencia mercantil valiéndose de sus infraestructuras portuarias. Las ordenanzas de Hondarribia, en primer lugar y tal como en su preámbulo declaraban, promovían el abaratamiento del abastecimiento alimenticio de su vecindario mediante la imposición de tasas a los precios de los productos alimenticios que en adelante se vendiesen. Pero como en anteriores ocasiones se ha mencionado, esta política en pos del abaratamiento del precio de los víveres, lo que pretendía era evitar que se produjeran carestías y el consecuente estallido de conflictos sociales. Efectivamente, al mismo tiempo que se tasaban los precios de los comestibles se sometían también a tasa las soldadas de todo tipo de oficiales y manobreros. En suma, para asegurar el aumento de los ingresos de los inversores en las principales actividades económicas de la villa recurrieron a reducir los costes de contratación de la mano de obra mediante el tasado de sus salarios. Pero para que esta medida fuera exitosa era indispensable asegurar el abaratamiento del abastecimiento alimenticio público¹⁴. Con todo, cuando se procedió a obtener la confirmación real de estas ordenanzas en 1531, las autoridades reales enmendaron esta norma, de manera que las tasas municipales afectaran únicamente a los precios de los víveres.

En segundo lugar, al mismo tiempo, otra serie de ordenanzas trataban de reforzar el tráfico mercantil de Hondarribia. A tal fin, se establecían todo un conjunto de medidas para la

13 A.M.F., E, 6, VI, 9, 4.

14 "...por quanto vos Pero Sanz de Gamboa vezino de la villa de Fuenterravia y en nombre de ella nos hizisteis rrelacion por via petiçion diziendo que los vezinos de la dicha villa biendo la deshorden que havia en elegir de los officiales // (fol. 1 v.) publicos de la dicha villa y en otras cosas tocantes a la buena gobernacion de ella y los excesivos preçios que se bendian los mantenimientos que a ella yban a benderse y de lo que en ella se coge hizieron çiertas hordenanças para que de aqui adelante çesase lo suso dicho y la dicha villa estubiese bien rregida...

48 (AL MARGEN= Que se pueda poner tassa en los mantenimyentos y jornales por los ofiçiales. Manda su magestad por estas ordenanças que tan solamente la pongan a los mantenimyentos y no a mas.) Otrosi que los dichos officiales juntados en su rregimiento puedan tasar e poner preçio a todos y quales quier mantenimientos a los tiempos e segun e como bien les pareçiere y poner tassa y preçio en los ofiçios y jornales de qualesquier offiçiales y menestrales segun y de la manera como les pareçieren segun dios y sus conçeñçias que sera justo y biere que cumple al bien publico de la dicha villa so las penas que les pareçieren y que puedan executar aquellas y hazar guardar la dicha tassa hasta tanto que se mude aquella y se mande otra cossa por el dicho rregimiento en aquel año e en otra qualquier, y que en cada año a lo menos una vez sean obligados los del dicho rregimiento de hesaminar los dichos presçios, jornales y tasas y confirmarlas en lo que estubiere bien y hemendarlas en lo que rrequiera henmienda y de lo publicar y notificar al pueblo so pena de cada mill maravedis..." (A.M.F., A, 5, 1, 1).

persecución de los fraudes que se cometían en el comercio, especialmente de aquéllos como el falseamiento de las pesas y medidas empleadas o la no aplicación de las tasas, que podían repercutir en la disminución del crédito comercial de las autoridades y de los comerciantes de la villa, hecho que desembocaría en la huida del tráfico hacia otras plazas. Entre otras medidas, quizás, la más destacada es que el regimiento se atribuía la capacidad jurisdiccional para conocer los pleitos suscitados en torno a los fraudes, actuando en estos casos como un verdadero tribunal comercial o consulado, de manera que debía dirimir estas cuestiones sin figura de juicio de manera rápida y eficaz¹⁵. Con el propósito de fortalecer la eficacia del monopolio comercial impuesto por la lonja o rentería municipal sobre el Bidasoa, uno de los cuatro jurados menores del regimiento asistiría cada semana a la rentería a fin de vigilar la carga y descarga de las embarcaciones y evitar y castigar a quienes procedieran a ello fuera de la rentería, especialmente en la orilla labortana¹⁶.

La estricta política de abastecimientos públicos desarrollada en San Sebastián y Hondarribia no tuvo parangón en otros municipios limítrofes como Oiartzun y Hernani. A pesar de que los vecinos de ambas se ejercitaban en mayor o menor grado en distintas actividades náuticas, el hecho de que no constituyesen puertos marítimos propiamente dichos y de que, por tanto, no acudiesen a sus puertos fluviales importadores de víveres extranjeros de forma masiva, no hizo necesaria la aplicación de semejantes políticas. Las ordenanzas municipales del valle de

15 La ordenanza número 52 establecía, “Otro si establecieron e hordenaron...que so cargo del juramento que hobieren echo al tiempo de açetar los dichos ofiços con mucho cuydado e diligencia entiendan e probean en el dicho rregimiento en la manera como se podra belar y belara y guardara mejor la dicha villa y estara mejor proveyda de todos los mantenimientos necesarios y que no se hagan mezclas ni fraudes en ellas ni en otras mercaderias y cosas mezclando una cossa con otra ni bendiendo uno por otro y que sean fieles y que no se haga fraude alguno en las medidas e pesos ni en el pesar y medir...// (fol. 15 v.)”.

La número 56 contemplaba que cada año cuando se fenecieran las cuentas municipales “...bean e conçierten e afinen los alcaldes e todos los otros ofiçiales del conçejo todas las medidas del pan, del vino, sidra y azeyte, e las bergas e baras de medir paños y sedas y lienços, e los codos y braças de medir maderas, edificios e tierras e todas las otras medidas y el quintal de la lonja e las libras e pesas de ella e de los carniçeros e pescadores...// (fol. 16 v.)”.

La 59 facultaba a cualquier oficial del concejo para prender e imponerles prendas a los infractores que cometiesen fraudes con pesas y medidas o no respetasen las tasas.

La 60 ordenaba que los citados infractores serían emplazados a presentarse ante el regimiento de la villa, que tras oír a las partes y sin figura de juicio emitiría sentencia.

La 104 y 105 atribuían a los jurados menores del regimiento la función de afielar las pesas y medidas, visitando al menos una vez por cada semana a todos los panaderos, taberneros y cualquier comerciante que se dedicase a vender pescado, aceite, cereales, etc. (A.M.F., A, 5, 1, 1)

16 “(AL MARGEN= Que los jurados menores cada uno en su semana bayan a la rribera y agan que las cargas y descargas se hagan conforme a las hordenanças e privilegios so pena. En espeçial que no se aga escala ni carga ni descarga en la orilla hazia Françia. Ni consientan esta novedad a los de Labort) Otro si que el dicho semanero en cada semana suya sea obligado so pena de dos rreales de yr al Puntal y rrivera de la dicha villa de dos a dos dias e a lo menos de tres a tres dias una vez segun el tiempo y la neçesidad o corriere a ber e mandar e que todas las cargas e descargas que se obieren de hazer en el dicho puerto e rrivera se hagan conforme a las hordenanças e privilegios e usso e costumbre de la dicha villa e contra ello no consientan ni disimulen los dichos jurados e fientes executores so pena de cada un ducado al dicho semanero hazer ninguna carga ni descarga mas que luego les saquen las belas e les pongan embargo en el navio e pinaça o vaxel de donde hiziere la dicha carga e descarga no siendo de la dicha villa e su juridiçion y espeçialmente tengan mucho cuydado e deligencia no se haga ninguna carga ni descarga ni escala alguna de personas en el dicho puerto e rribera en la orilla de hazia Françia derechamente por ninguna persona ni consientan otra novedad ninguna en toda la dicha rrivera a los de la tierra de Labort mas se executen e hagan executar la pena de tiempo ynmemorial a esta parte acostumbrada de quemar el navio e pinaça o otro baxel que hiziere qualquier escala o carga e descarga en la horilla de hazia Françia...” (A.M.F., A, 5, 1, 1).

Oiartzun, redactadas en 1535, únicamente contenían una referencia a la pesca: la ordenanza número 82 prohibía alzar redes y butrones ajenos en el río¹⁷. Algunas ordenanzas municipales de Hernani de 1542, puede que se inspiraran en las de Oiartzun, como la número 108 que resulta idéntica a la comentada en Oiartzun. La ordenanza número 71, por su parte, ordenaba que las nasas dejaran la tercera parte del río abierto a la navegación y subida del pescado¹⁸.

A medida que el siglo XVI avanzaba y aumentaba el número de habitantes de las villas se hizo cada vez más necesaria la adopción de políticas de abastecimiento. Esta realidad se volvió más acuciante a partir de la segunda mitad del siglo XVI en que las importaciones de víveres eran realizadas de manera masiva por comerciantes y barcos extranjeros, y los municipios costeros dependían de su afluencia para abastecerse de víveres. Las reglamentaciones de la importación de víveres extranjeros, aplicadas ya a finales del siglo XV en San Sebastián, se fueron extendiendo al resto de las villas del litoral. Así se redactaron nuevas ordenanzas regulando los abastecimientos, tanto en villas de deficientes condiciones portuarias y alejadas de las rutas de comunicación que se dirigían al interior, caso de Orio, y en consecuencia incapaces de albergar un comercio de importación de víveres o de desarrollar la actividad pesquera más allá de sus estrictas necesidades de abastecimiento, como en villas con mejores condiciones portuarias y mejor comunicadas con el interior, de manera que alcanzaron el rango de puertos de interés comarcal. Es el caso, por ejemplo, de Zumaia cuyo puerto abastecía de víveres, procedentes del extranjero, a parte importante del valle de Urola.

Debido a su peligrosa barra y a su situación apartada de las rutas de comunicación del interior, en Orio, a nivel local, se produjo un deficiente desarrollo de las actividades marítimas, salvo la casi única excepción de la construcción naval. La actividad pesquera se limitaba al surtido de pescado fresco de la villa y de su entorno, y la actividad comercial giraba en torno a las ferrerías de los alrededores y al abastecimiento alimentario de la villa. En 1557 el concejo redactó nuevas ordenanzas con objeto de regular dicho abastecimiento. Si las actividades marítimas eran de escaso desarrollo esta reglamentación contribuiría aun más a su limitación, pues prácticamente eliminaba toda posibilidad de venta de cualquier producto alimenticio que no fuera al por menor: imponía tasas a los precios de venta de los vinos y sidras; prohibía tanto la exportación del pescado sin expresa licencia del concejo como la elaboración de pan para su venta por personas que no hubieran sido autorizadas por el concejo, así como la reventa de víveres importados; las capturas de la red barredera debían surtir el mercado de abastos de la villa, permaneciendo en venta en la plaza hasta cierta hora, etc.¹⁹.

17 A.M.O., A, 6, 1, 2.

18 A.M.H., A, 6, 1, 1.

19 “Nos Juan Martynez de Arranibar e Domingo de Hoa rregidores de esta villa de Orio en este presente año usando del poder e facultad a nos dado e otorgado por los señores alcaldes ordinarios de esta villa açerca de los mantenimientos e gobierno, sobre ello e por quitar e hebitar la deshorden que en todo a habido e ay en la dicha villa e poner rremedio en ello, como mas conbenga a serbiçio de dios nuestro señor e de su magestad rreal e gobierno de la dicha villa hazemos saver a todos los vecinos e moradores de esta dicha villa e otras quales quier personas que a ella truxieren mantenimientos de qualesquier genero para los bender por menudo e mandamos lo siguiente: // (fol. v.)

Primeramente por quanto ay mucho fraude en los binos que se benden e an bendido syn tasa ni sabiduria que tales son e lo mesmo en las sydras, mandamos que ninguna persona sea hosado de tasar por su autoridad ningund genero de

Estas ordenanzas, aunque a simple vista favorecían el abastecimiento alimenticio de los vecinos de Orio, provocaron gran descontento, pues la mayoría de ellos eran pescadores y lesionaban gravemente sus intereses económicos en torno a la comercialización del pescado. Se inició en la audiencia del Corregidor un pleito entre el concejo y la Cofradía de San Pedro de los Pescadores, con sentencia favorable al primero y por apelación concluyó en la Chancillería. Este pleito es una muestra de que el objetivo de las políticas de fomento del abastecimiento público, además de evitar las carestías, era el de proveer al pueblo llano de medios de subsistencia relativamente baratos provenientes de la pesca de bajura y de la importación de víveres. Todo ello a fin de poder vender a elevados precios, sin temor a provocar conmociones sociales, otros productos, sobre todo agrícolas de cosecha propia - sidras, granos, etc.-, que los vecinos concejantes, en su mayoría rentistas y propietarios de tierras y caseríos, percibían y comercializaban. En suma, una vez más se pone de manifiesto

binos ni de sydras ni taponarlos ni poner en benta syn que a menos que los dichos senores alcaldes e nos los dichos rregidores o qualquier de nos los beamos e tasemos e demos presçio, so pena que por cada bez que se taponare e se començare a bender qualquier genero de bino o sydra pague de pena dos ducados de oro e demas de ello pierda el tal bino o sydra que ansy pusiere a bender e començare e demas de ello los taberneros tengan linpias las medidas e de contino cada una errada de agua cada tabenera en su taberna para labar las medidas so la dicha pena.

Otrosy por quoanto en esta dicha villa ay personas que el pescado que se mata en ella lo conpren (sic) para lo rrebender afuera parte e por causa de ello en ella no suele aber complimiento ni basteçimiento de pescado syno mucha falta de que es notorio agrabio e se sygue mucho daño a la dicha villa e vecinos de ella, mandamos que ninguna ni alguna persona sea osado de comprar en esta dicha villa ni su juridiçion de ella ningun genero de pescado fresco que a ella beniere para lo bender fuera de la dicha villa e rrebender en otra ni en ella, a lo menos syn liçençia ni mandado de los dichos alcaldes e rregidores de qualquier de nos para que bisto se probea sy para la dicha villa queda complimiento o no demas de lo que llebare a bender afuera parte, so pena que por cada bez que lo contrario fiziere cada persona pague de pena un ducado de oro para los rreparos o gastos de la dicha villa e pierda el tal pescado que ansy lleba e sea desterrado por // (fol. r.) por un mes preçiso de esta dicha villa e su juridiçion.

Otrosy mandamos que dentro de tercero dia primero siguiente despues de la pronunçiaçion de este nuestro mandamiento todas las personas que quisieren ser panaderas en la dicha villa paresçian ante nos a manifestarse como quyere ser panaderas e serbir de ello para que nos sepamos quantos son e quienes e les demos la horden que han de tener en ello para adelante e porque ansy conbiene al gobierno de la dicha villa con aperçebimiento que las personas que no paresçieren se les mandara e dende agora se manda que no usen de panaderas en publico ni en secreto so pena de cada tres mill maravedis aplicado o para la camara e fisco de su magestad e gastos de esta dicha villa.

Otrosy mandamos que ninguna ni algunas personas sean osados de comprar cosa alguna que a esta dicha villa beniere que sea de mantenimiento para lo tornar a rrebender so pena de dozientos maravedis e un mes de destierro preçiso de esta villa e su juridiçion e de las otras penas en derecho e leyes de estos rreynos estableçidas.

Otrosy mandamos que qualquier vecino de esta dicha villa que con rredes barrederas o barradas en la canal e juridiçion de ella pescare e matare pescado lo benda en la plaça publica de esta dicha villa a razon de tres libras a tarja syendo albur e lubina e dorada de una libra e dende arriba dos libras por tarja, e que el pescado que de noche le tonaren (sic) lo tengan tres horas a la manana despues del sol sallido en la dicha plaza a bender e bengan buenos pesos con sus balançes e esto so pena de dos ducados e perdimiento del pescado que mataren cada bez e lo dexaren de ansy conplir e bender.

Otrosy dezimos que nos somos ynformados que algunas vecinos de esta dicha villa han mesclado sidras anejas con las de ogaño en los lagares por ende mandamos a // (fol. v.) todos los vezinos de la dicha villa que quisieren bender sydras algunas no las bendan mescladas con sidra aneja ni syn e a menos que primero sean bistas por los dichos rregidores e esaminados so pena de diez mill maravedis e perdimiento de la tal sidra los quales dichos capitulos mandamos que se cunplan e guarden segund que de suso se contiene so las penas en el contenidas e por que a notiçia de todos benga mejor mandamos que este nuestro mandamiento sea publicado e leydo por la yglesia parrochial de esta dicha villa en dia domingo o fiesta de guardar estando estando (sic) el pueblo oyendo los ofiçios debinos, fecho en Orio a tres de octubre de mill e quinientos e çinquenta y syete anos, Juan Martynez de Arranibar, Domingo de Hoa por mandado de los senores rregidores Domingo de Arranibar". (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Varela, Pleitos Fenecidos, C. 771-3).

que las ordenanzas municipales constituían un eficaz instrumento para la consecución del proceso de señorialización que los concejos, como verdaderos señores colectivos, desarrollaron a lo largo de toda la Edad Moderna, en beneficio de las oligarquías locales que detentaban los cargos municipales.

En 1584 se redactaron las ordenanzas municipales de Zumaia²⁰. También inciden en la regulación de las importaciones de víveres por los extranjeros y en la aplicación de monopolios e imposiciones favorables al concejo. Esta legislación pretendía fomentar el abastecimiento de víveres de la villa y regular el comercio generado en torno a su importación. A diferencia de Orio, se permitía la extracción de víveres de la villa con destino a otros mercados de la provincia, pero se establecía una estricta reglamentación en prevención de carestías. Con ese propósito, el concejo, debía controlar el tráfico comercial del puerto. Así la ordenanza número 36 mandaba que las medidas empleadas para pesar los granos fuesen idénticas a las de San Sebastián. Por su parte, la ordenanza número 37 contemplaba que todos los barcos con carga que arribasen al puerto debían ser visitados por el alcalde y en caso de que fueran extranjeros debían manifestar y asentar en el libro de manifestaciones la calidad y cantidad de su carga y sus retornos, tanto en dinero como en hierro.

Con objeto de evitar alzas desmesuradas de los precios, fruto de la especulación de los acaparadores, se aplicaron tasas regulando los precios de los productos e incluso los márgenes de beneficio que los comerciantes podían obtener. La ordenanza número 38 mandaba que los alcaldes y regidores diesen el precio más bajo posible a todos los granos que se vendiesen en la villa, y durante los siguientes tres días no se pudiesen vender a mayor precio, aunque hubiesen sido “encamarados” para aumentar de precio. En ese plazo, en caso de escasez, los vecinos de la villa tenían preferencia sobre los foráneos a la hora de comprar los granos. Pasado el plazo de los tres días se podía descargar, “engambarar” y vender el grano pero sólo a un real más caro de su precio inicial de compra. La 39 mandaba que cuando los vecinos trajesen en sus propias embarcaciones -pinazas- granos desde otros puertos, como San Sebastián o Getaria, debían manifestar ante las autoridades el precio en que fueron adquiridos y que en su reventa en la villa no excedería más de dos reales de su precio de compra inicial. La 40 ordenaba que todos los demás víveres, aparte de los granos, debían ser vendidos al precio tasado por el concejo, y según la ordenanza número 41 se prohibía su reventa. En cuanto a la sal, aunque autorizaba su reventa, si su precio inicial fuera menos de ocho reales la fanega, la ganancia del revendedor no podría superar el medio real por fanega. En caso de que el precio inicial superara los ocho reales la ganancia no debía sobrepasar de un real.

Merced a los datos aportados por esta legislación, se observa que las importaciones de víveres eran protagonizadas por los extranjeros, limitándose los vecinos de Zumaia a aportar algunas cantidades de otros puertos de la provincia valiéndose de embarcaciones menores. El que el principal capítulo de las importaciones estuviera en manos de comerciantes extranjeros implicaba que su intervención fuera también indispensable para la exportación del hierro a Europa²¹. Precisamente, al objeto de fomentar las exportaciones férricas, la ordenanza

20 A.M.Z., Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº 56.

21 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial en torno a las importaciones...”, op. cit., pp. 227-258.

número 71 liberaba de tasas y otras imposiciones contempladas en las ordenanzas a los cereales que se vendiesen a trueque de hierro.

Como en otros casos anteriormente analizados, el concejo de Zumaia trató de beneficiarse del desarrollo experimentado por diversas actividades marítimas, especialmente por el comercio marítimo, la pesca y la construcción naval, valiéndose de la política de abastos, preconizada por las ordenanzas, como eficaz medio para imponer monopolios y exacciones sobre algunas actividades. En cuanto al tráfico comercial, la ordenanza número 72 prohibía que las embarcaciones tomaran lastre de arena en el arenal de Santiago, con la excusa de que lo contrario ocasionaba daños al canal. Es decir, se puso fin a la libertad de tomar lastre, lo cual implicaba una monopolización por parte del concejo.

De manera más expresa se establecieron imposiciones sobre la construcción naval. Esta actividad estaba en pleno auge, de manera que Zumaia constituía uno de los principales centros de construcción naval de toda Gipuzkoa en aquella época. Como exponente de esta importancia la ordenanza número 59, al igual que en casos precedentes, prohibía el arrojido indiscriminado de lastre en el puerto, especialmente del lastre empleado en los buques de reciente construcción. Obligaba además a los constructores a retirar todos los instrumentos empleados en la construcción y que permanecían en el cauce tras la botadura de las naves. La ordenanza número 60 imponía diversos tributos a la construcción de barcos en la ribera y astilleros de la villa, en función de su tonelaje²².

En cuanto a la pesca, la ordenanza número 58 prohibía pescar con redes o construir nasas en aguas pertenecientes a la jurisdicción de la villa sin la licencia del concejo y la mitad de sus capturas debían venderse al por menor en la villa, tasados por el concejo. Con la excusa del abastecimiento público se impuso un monopolio, pues como resultado se inició el arrendamiento de la pesca en dicha zona. La número 10 de las ordenanzas aprobadas en 1690 añadía que en caso de que no hubiera arrendador de la pesquería por cada vez que se echase la red barredera se contribuyese al concejo con un real de a ocho.

La redacción de algunas ordenanzas municipales se retrasó hasta los inicios del siglo XVII, como es el caso de las de Erreterria, elaboradas en 1606 y las de Aia en 1611. En cuanto a Erreterria, su ubicación en el puerto de Pasaia impidió un adecuado desarrollo de las actividades marítimas, obstaculizado permanentemente por las imposiciones señoriales de San Sebastián. Por tanto, la reglamentación sobre estas actividades fue muy limitada. Concretamente, la ordenanza número 55 mandaba que los regidores visitasen mensualmente todos los establecimientos donde se vendiesen víveres para evitar fraudes. Y la número 56 imponía que todos los víveres, incluido el pescado fresco, debían venderse a los precios tasados por el concejo. Con lo cual, las propias ordenanzas contribuían a la limitación del

22 “Ytten que qualquier que no fuere vezino de esta villa quisiere edificar en la dicha ribera y estilleros de esta villa, aya de pagar por ella, por navio de veinte toneladas astta noventa, dos ducados ; y de ziento astta zientto y noventta, quatro ducados ; y de duzientos hasta quatro zienttos, seis ducados ; y de quatro zientos toneladas arriva ocho ducados, y que si mas de un año estubieren en los dichos estilleros desde que se pone sin botarse a la mar, pague doblado, y si mas de dos años al respecto...” (A.M.Z., Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº 56).

desarrollo en Errenteria de estas actividades²³. En cuanto a la universidad de Aia también sucedía un fenómeno similar. Aunque los términos más septentrionales de Aia llegaban hasta la orilla del mar, los únicos puertos practicables de su jurisdicción se ubicaban en varios ríos que confluían en el río Oria cerca de su desembocadura en el mar; espacio fluvial que, tal y como se ha comprobado en el precedente capítulo, desde 1473 fue sometida a la exclusiva jurisdicción de la villa de Orio. En suma, también en el caso de Aia fue muy limitada la reglamentación de las actividades marítimas. Por una parte, contenían medidas favorables a la construcción naval, actividad en boga en los astilleros ubicados en el Oria, o cuando menos a facilitar el transporte de madera. Así la ordenanza número 44 autorizaba a todos los vecinos a pasar por heredades ajenas las grandes vigas y maderos que no cabían en los caminos públicos. Por otra, procuraban la protección de los recursos pesqueros y cinegéticos, mediante la prohibición del uso de redes en los cursos altos de los ríos, el establecimiento de vedas para la pesca en los meses de cría del pescado -noviembre y diciembre- (ordenanza nº46) y de áreas acotadas en las que se prohibían las prácticas de la caza y de la pesca y la prohibición de que los forasteros ejercieran ambas prácticas en los términos de Aia (ordenanza nº47)²⁴.

Las últimas ordenanzas municipales que se redactaron son las Ordenanzas sobre Ballenas de Zarautz de 1637. Se redactaron en un contexto muy especial en el que la guerra franco-española iniciada en 1635 supuso un parón para el desarrollo tanto de las pesquerías transoceánicas de Terranova y del Ártico, en las que participaban muchos marineros de Zarautz, como de las expediciones balleneras hacia aguas del Cantábrico occidental, actividad en la que participaban e invertían los principales armadores e inversores de la villa desde finales del siglo XVI²⁵. Esta coyuntura provocó el desempleo de gran número de marineros que, sin otra ocupación, se vieron obligados a dedicarse a la pesca del litoral y especialmente a la cacería de ballenas. La gran concurrencia de marineros resultaba muy peligrosa para la pervivencia tanto del monopolio pesquero impuesto por el concejo sobre la costa de Zarautz como para el buen orden de las capturas, venta y reparto de las ballenas establecido por los principales armadores balleneros de la villa. Estos armadores, hasta entonces interesados en las expediciones balleneras dirigidas hacia Galicia, Asturias, etc., establecieron un sistema de tandas para proceder a la captura de las ballenas y asegurar así sus beneficios, evitando el constante peligro de conflictos y pleitos que las propias características de la cacería de ballenas ocasionaba. La dedicación a la caza de ballenas de gran cantidad de marineros desempleados, sin respetar las tandas ni el orden que hasta entonces había regido en la actividad, impulsó a los armadores balleneros, todos miembros de la oligarquía concejil, a buscar el apoyo del concejo.

El regimiento de la villa encargó a una comisión de armadores y grandes comerciantes de Zarautz la redacción de unas ordenanzas que en adelante regulasen la captura de ballenas. El motivo argumentado era el de proceder a regular la actividad para que fuese beneficioso para

23 A.M.R., A, 6, 1, 3.

24 Las ordenanzas municipales de Aia se hallan transcritas en: AGUIRRE SORONDO, A.: *Aia, 1000 urteko oroimena*. Aya: Aiako Udala, 2001, pp. 230-239.

25. ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 18-21.

todos los vecinos, pero la realidad es que impusieron una serie de restricciones en perjuicio de los pescadores comunes que con sus limitados recursos y a fuerza de los brazos de muchas personas -la mayoría jóvenes- se dedicaban a cazar ballenas. Impusieron la obligatoriedad del cumplimiento de las tandas y de la contribución que se debía entregar para pagar al atalayero. Establecieron las condiciones de apresto y armamento mínimo que las chalupas balleneras debían cumplir, así como un número máximo de 9 tripulantes en cada una de ellas. Regularon los procedimientos de caza, de importe de las soldadas a los marineros y de venta y reparto de los beneficios, que siempre se debían hacer ante representantes del concejo. En suma, se sometía a la actividad a los intereses de los armadores balleneros con el apoyo del concejo, mandando incluso que cualquier duda que surgiese en torno a la interpretación del contenido de las ordenanzas sería aclarada por la comisión de armadores designada por el concejo. Estas ordenanzas trataban de impedir que los pescadores comunes se dedicaran a la caza de ballenas por iniciativa propia, de manera que únicamente pudieran hacerlo empleados al servicio de los principales armadores. Además, para impedir que dichos pescadores se constituyesen en una fuerza opositora o no procediesen, como hasta entonces, a avisar de la presencia de ballenas en cuya captura ya no podían participar de motu propio, se establecía un incentivo económico para quienes descubriesen alguna ballena²⁶.

26 “Ordenanças sobre Ballenas.”

Los nombrados por Vm dezimos que hallamos ser combeniente para la quietud, conservacion y aumento de esta republica se guarden las condiçiones siguientes en las ocasiones que se ofresçieren en la matança de las ballenas y tambien para la prebençion antiçipada que es necesario para ello:

1- Primeramente que la vez que determinaren poner talayero para la guardia de las ballenas sean obligados a contribuir con la parte que les tocara así el armador como dueño de la chalupa y marineros y personas que en ella an de nabegar, a pagar la parte que les tocara conforme el conçierto que se hiziere con el dicho talayero y no cumpliendo con ello no tengan parte los que no contribuyeren.

2- Ytten caso que se determinare bayan alguna o algunas chalupas por las mañanas aziendo tiempo a Umallarria, la tanda que le cupiere sea obligado a cumplir sin que aya replica en ello, por ser esta diligencia tan ynportante para los buenos subçesos que se desean.

3- Ytten es obligacion que aya de aber en cada chalupa que se a de armar un estache entero suficiẽte, tres arpones con sus arponeras, y una de la dichas arponeras nueva, con mas dos sangraderas grandes y dardos medianos con una vionera de ocho braçadas y todo ello y cada cossa suficiẽte para la dicha matança de ballenas.

4- Ytten es condicion que en cada chalupa no aya de aber mas de nueve ombres en todo con sus remos suficiẽtes, y caso que aya mas numero de persona o personas que los tales no tengan parte, si no es los que fueren remando, y si el dueño de la chalupa quisiere favoresçerle en que se la aya de contribuir no lo pueda azer sino de su parte y porçion sin tocar a los demas.

5- Ytten es condicion que no puedan llebar soldada entera sino los que llegassen a edad de diez y ocho años arriba, y los que no llegaren a la hedad de los dichos diez y ocho años no puedan llebar mas de media soldada y se contenten con ella.

6- Ytten es condicion que la primera challupa que heriere ballena grande lleba tres quintales de bentaja. Y la segunda dos quintales y la tercera un quintal. Y del cabrote la primera chalupa dos quintales y la segunda un quintal y no mas.

7- Ytten es condicion que en caso que subçediere salir las dichas chalupas a la ballena madre y cria, el que heriere la primera vez la cria sea segunda en la parte de la madre.

8- Ytten es condicion que quando subçeda matar alguna ballena ora sea grande// (fol. 156 r.) o pequeña, para beneficiarla, o benderla se junten todos los que se hubieren allado en matarla. Y en caso que se allaren discordes para la venta o repartiçion quese hubierede azer de la dicha ballena se consiga el boto y parecer de la mayor parte, y los armadores aunque no se allen en la ocasion de la matança puedan tener su boto y parecer como si se allaran presentes. Y que las tales repartiçiones y ventas se agan con ynterbencion de la justiçia hordinaria, por respecto de obiar disenciones y alborotos que suele aver en semejantes ocasiones. Este es nuestro sentir, salvo el de Vm y firmamos de nuestros nombres en Çarauz a diez y siete de otubre mill y seiscientos y treinta y siete años.

9- Yten dezimos que quando alguno viere ballena grande con su cria y se mataren se ayan de dar por la resta de ambos ocho ducados y por el cabrote seis ducados.

10- Yten quando en razon de todo lo suso dicho y cada parte de lo en estas hordenanças contenido hubiere alguna

2.2. LEGISLACIÓN PROVINCIAL

Se compone por una parte de ordenanzas, primero de la Hermandad y después de la Provincia de Gipuzkoa, también denominadas Fueros, por otra de normas que por diversas circunstancias no serían incluidas en las recopilaciones de Fueros, y por último de decretos o acuerdos adoptados en las Juntas Generales. La primera de las recopilaciones de ordenanzas data de 1375. Tras sucesivas redacciones y ampliaciones fueron definitivamente codificadas y publicadas en 1696. En cuanto a las fuentes de las que se nutría este corpus legislativo se refiere, se pueden sintetizar en tres. Por una parte, la costumbre, es decir, algunos de los Fueros eran de origen consuetudinario. Por otra, algunos decretos considerados de utilidad general que adoptados en las reuniones de las Juntas Generales de la Provincia adquirirían el rango de fuero u ordenanza, merced a la aprobación general de su inclusión en la lista de las ordenanzas, y su posterior aprobación real. Por último, algunas reales ordenes y privilegios promovidas por la Provincia eran incluidas como Fueros con la aprobación general de las Juntas. En suma, toda normativa, cualquiera que fuera su origen, para acceder al rango de fuero debía alcanzar la aprobación tanto de la Corona como de la Provincia.

Es más, cualquier otra normativa, tanto municipal como estatal, para que pudiera ser aplicada en la provincia no debía oponerse a las disposiciones de los Fueros y debía ser revisada por las autoridades provinciales, quienes juzgaban si se adecuaba o no a los Fueros y en consecuencia autorizaban su aplicación. Los Fueros no legislaban sobre todas y cada una de las cuestiones y realidades sociales existentes y que iban surgiendo con el tiempo. Actuaban a modo de Principios Generales del Derecho en el marco territorial de Gipuzkoa. Éstos consisten en los fundamentos del sistema jurídico de los que emana todo el conjunto de

duda la declaracion de las tales dudas reserbamos en nos los dichos nombrados. Antonio de Arbeztañ, don Juan Beltran de Portu, Simon de Echave.

La confirmación por el concejo.

-En la sala conzeggill de la villa de Çarauz, a diez y ocho dias del mes de otubre de mill y seiscientos y treinta y siete años, estando en la dicha sala juntos y congregados el conçejo, justiçia, regimiento y vezinos de esta dicha villa, por testimonio de mi Martin de Echave escribano del Rey nuestro señor y del numero de esta dicha villa, especialmente Francisco de Yçeta y Francisco de Amilivia, alcaldes hordinarios, y Antonio de Arbeztain y Joanes de Arraçubia fieles regidores, y don Joan Beltran de Portu, Simon de Echave, Bartolome de Lete, Andres de Echebeste, Joanes de Argoain, Joanes de Azcue, Gracian de Cincunegui, // (fol. 156 v.) Andres de Amilivia y Pedro de Sagarna, vezinos de esta dicha villa, y luego de parte de los dichos don Joan Beltran de Portu, Antonio de Arbeztain y Simon de Echave y de Francisco de Echave, personas que por este conçejo a los onze de este dicho presente mes y año en que estamos fueron nombrados para hazer las hordenes y hordenanças que se avian de tener en esta villa para matanças de vallas y sus armaçones y reparticiones y lo a ello anexo y dependiente, presentaron las hordenes y hordenanças contenidas y declaradas en los diez capitulos de la foja antes de esta. Y leydas todas ellas desde su principio fasta su fin por mi el dicho escrivano, el dicho conçejo loo y aprovo, y mando que todos los dichos diez capitulos y sus contenimientos como en ellas dize y se contiene sean goardados en esta dicha villa de Çarauz de oy en adelante perpetuamente en todo lo tocante a ellos, como tales ordenanças. Y todos los que savian firmar lo firmaron por si y por los que no savian escribir...” (A.H.P.G., 2/3072).

Se percata el lector de que el redactor de estas ordenanzas sufrió un descuido procediendo a fechar y datar el documento sin que se hubieran incluido las dos últimas ordenanzas. Advertido de ello cuando presentó el documento a quienes debían firmarlo, añadió las dos citadas ordenanzas después. En vista de esta confusa redacción, el escribano que añadió al pie el acuerdo del concejo debió mostrar cierta extrañeza o reserva, de manera que una vez que se le hicieron las aclaraciones pertinentes, al comienzo del documento insertó una breve nota dando las explicaciones acerca de sus dudas y agradeciendo en euskara a quienes se las aclararon: “*no se me a dicho, esquerriq asco*”. Constituyen las palabras en euskara más antiguas localizadas en el curso de esta investigación.

normas. Su principal función es la de suplir las lagunas del Derecho y colaborar en la interpretación de las normas. Efectivamente, toda normativa a aplicar en Gipuzkoa debía fundamentarse en los principios recogidos por los Fueros, además de interpretarse de acuerdo con dichos principios.

Por tanto, las ordenanzas provinciales, en muchos aspectos, de carácter muy general no regulaban de forma minuciosa todas las cuestiones surgidas en torno al desarrollo de la economía marítima. Pero las normas de carácter específico, elaboradas por las distintas instancias legisladoras de la época, debían adecuarse a los objetivos generales propuestos por la legislación foral para ser aplicadas en Gipuzkoa.

Las iniciales recopilaciones de las ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa, nacieron con el propósito principal de acabar con los graves enfrentamientos sociales de los siglos bajo-medievales y reprimir y perseguir a sus protagonistas. En consecuencia, salvo algunas excepciones, prácticamente todas las ordenanzas giran en torno a dicho problema. La primera recopilación en la que se incluye una incipiente reglamentación de algunos aspectos relacionados con las actividades marítimas es el denominado **Cuaderno Viejo de Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa**, aprobado por Enrique IV en Vitoria en 1457.

Estando la Hermandad compuesta por la reunión de las villas de Gipuzkoa, sus iniciales ordenanzas atienden y amparan los intereses de dichos municipios. En lo que a la reglamentación de las actividades marítimas se refiere, incidían, sobre todo, al igual que las ordenanzas municipales, en procurar el orden social aplicando medidas que favorecieran el abastecimiento alimenticio y entorpecieran el asociacionismo laboral, que podía constituirse en poderosos bandos o grupos de presión en defensa de intereses particulares, opuestos a los preconizados por los concejos. En el Cuaderno Viejo, de 1457, había tan sólo dos ordenanzas referentes a actividades marítimas. La ordenanza o título 50 prohibía extraer trigo, especialmente a Lapurdi, por tierra o por mar, con el claro propósito de evitar carestías de granos y de impedir el desarrollo de un fuerte competidor, como lo era el mencionado vecino territorio vasco. La ordenanza 136, por su parte, prohibía la formación de nuevas cofradías, sobre todo en las villas del litoral, y mandaba la supresión de las que no contasen con la aprobación real o episcopal²⁷.

Las Juntas Generales, reunidas con los comisarios de Enrique IV en Mondragón en 1463, redactaron una nueva recopilación de ordenanzas, aún dentro del contexto de las guerras

27 Título L: “De aquí adelante alguno ni ninguno de la dicha provincia ni de fuera de ella que a la provincia de Guipuzcoa llebaren trigo no sean osados de llebar por tierra ni por mar trigo ninguno a ningun reyno estraño espeçialmente a la tierra de Labort so pena que pierda el trigo que así llebare e cometiére llebar e que aya para sí tal trigo aquellos tomadores que lo hobieren tomado por lo que dicho es”.

Título CXXXVI: “Por quanto en los lugares de la marisma se hazen cofradias e como quier que al principio parezcan son fechas a buen fin pero a las vezes recresçen de ellas deservio al Rey nuestro señor y daño a la dicha provincia por tanto que el Rey nuestro señor mande que no aya otras cofradias en la dicha provincia salbo aquellas que son fechas o se fizieren por su autoridad y mandado o de los perlados y todas las otras siendo desfechas” (**Cuaderno Viejo de Ordenanzas de la Hermandad**, aprobado por Enrique IV en Vitoria, 30-III-1457, en: BARRENA OSORO, E.: *Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa (1375-1463). Documentos*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1982, pp. 107, 132).

banderizas; de manera que hacían hincapié especialmente sobre dicho problema. Esta normativa conocida como **Cuaderno nuevo de Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa**, tampoco insistía mucho en la regulación de las actividades marítimas. La ordenanza 50 del Cuaderno Viejo se clasificaba ahora con el número 99. En cambio, la referente a las cofradías fue sustituida por dos nuevas ordenanzas: la número 177 que prohibía la formación de cofradías salvo las que dispusiesen de autorización real y episcopal y tuvieran fines piadosos, ordenando la supresión de las existentes; la número 180 que prohibía a los cofrades, bajo penas, su reunión en cofradías no consentidas por el rey y por las autoridades eclesiásticas²⁸.

Además de las mencionadas ordenanzas, el Cuaderno Viejo de 1457 contenía otra que, aunque no trataba específicamente sobre cuestiones marítimas, tendría honda repercusión en el futuro. La ordenanza número 156 otorgaba jurisdicción a los alcaldes ordinarios para conocer en cualquier causa civil o criminal. En el Cuaderno Nuevo de 1463, además de corroborar dicha ordenanza, clasificada esta vez con el número 274, se añadía otra que concedía jurisdicción a las Juntas Generales para conocer en todos los pleitos suscitados entre los concejos y entre concejos y particulares²⁹. Estas ordenanzas constituyeron la base del control ejercido a lo largo de la Edad Moderna por las autoridades municipales y especialmente provinciales sobre todas las actividades marítimas. Constituyeron la base legislativa mediante la que dichas autoridades se arrogaron la jurisdicción sobre todos los conflictos surgidos en torno a las mencionadas actividades, e impidieron, o cuando menos limitaron, el creciente intervencionismo de la Corona en dicha materia.

Una vez superadas las luchas de bandos y, paradójicamente, en consonancia con la creciente centralización estatal, iniciada a partir, sobre todo, del reinado de los Reyes Católicos, la Hermandad, surgida para solucionar los enfrentamientos sociales bajo-medievales, se fue transformando en el principal órgano de gobierno del territorio de Gipuzkoa. Quizás como reacción al proceso emprendido por la Corona, la Provincia fue ampliando, progresivamente, sus prerrogativas de gobierno y de reglamentación de todas las actividades socioeconómicas que tenían lugar en Gipuzkoa.

28 CLXXVII: “Que en toda la dicha provincia nin en las villas et logares de ella non confradia nin confedançion nin liga alguna so ningund color salvo // (fol. 36 r.) ssy fuere fecha por mandamiento del Rey et con abtoridad del Obispo de la dicha tierra et que sea en casos piadosos et que las fechas fasta aqui se den et las damos por ningunas et las desatamos et de aqui adelante non se faga so pena que qualquier que en ello entrare o fuere caya en pena de çinco mill maravedis para la dicha provincia”.

CLXXX: “Et mandamos que ningunos confrades non se lleguen nin ajunten ni se ajuden en las dichas confadrias so pena de confiscacion de los bienes para la dicha Hermandad e de perdimiento de los cuerpos salvo las que fueren aprovadas por el dicho señor Rey e por el prelado e en cabsas piadosas como dicho es” (**Cuaderno Nuevo de Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa**. Mondragón, 13-VI-1463, en: BARRENA OSORO, E.: *Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa...*, op. cit., p. 194).

29 CXCI: “Et otrosy que la dicha provincia e juntas e procuradores de ella puedan coñosçer e coñoscan en qualquier pleitos e cabsas e questiones çeviles e criminales qualesquier conçejos o collaçiones un conçejo con otro o una collaçion con otra collaçion o conçejo tambien asy en las questiones o debates que una persona syngular oviere con algund conçejo o universydad” (**Cuaderno Nuevo de Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa**. Mondragón, 13-VI- 1463, en: BARRENA OSORO, E.: *Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa...*, op. cit., p. 198).

En lo que a las actividades marítimas atañe, la política imperialista de la Corona se tradujo, por una parte, en un creciente intervencionismo institucional en aras a un control más efectivo sobre estas actividades, tanto ampliando las prerrogativas de los representantes reales existentes en Gipuzkoa -Corregidor y Capitán General-, como creando nuevos cargos que específicamente conocieran sobre dichas actividades -Superintendentes, Veedores, etc.-. Por otra, se fueron ampliando las exigencias sobre los recursos marítimos de la provincia, especialmente marineros y barcos, para que sirvieran a las necesidades de la Corona.

La institución provincial, en contrapartida, aplicó una política de ampliación del control sobre las actividades marítimas, consistente, especialmente, en la obtención y ampliación de diversas exenciones -fiscales, militares, etc.- de los guipuzcoanos y en la ampliación de las prerrogativas jurisdiccionales de sus instituciones municipales y provinciales. El principal objetivo de esta política era el de salvaguardar los intereses económicos, sobre todo de la élite económico-comercial, frente al mencionado intervencionismo estatal. Esta élite pertenecía a la oligarquía que monopolizaba los gobiernos locales y provincial, de manera que fue elaborando una legislación foral favorable a sus intereses económicos. Por contra, los intereses de otros muchos grupos sociales, de inferior rango, fueron relegados a un segundo término, cuando no prohibidos por la legislación foral, en beneficio de los intereses de la oligarquía. Esta política desembocó en la conformación de un sistema de organización económico-institucional de las actividades marítimas, de carácter protegido, que se valía de las instituciones y de la legislación foral para amparar los intereses económicos de la oligarquía, en principio frente al intervencionismo estatal. Aunque también se valieron del mencionado sistema protegido para contrarrestar la competencia ejercida por otros comerciantes y grupos socioeconómicos de intereses contrapuestos, tanto de otros territorios de la Corona, como del extranjero.

La **Recopilación de leyes y ordenanzas de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa**³⁰, elaborada en 1583 por Cristóbal López de Zandategui y Luis Cruzat, es buena muestra de la ampliación de las prerrogativas de la Provincia, entre otras, en las cuestiones marítimas. La legislación referente a esta materia se hallaba distribuida en seis títulos. En general, trata de apuntalar diversas prácticas económicas -exenciones de impuestos, fomento de la exportación de hierro a Europa, importación de víveres baratos del extranjero, etc.- básicas para el mantenimiento del equilibrio económico-político de la provincia y para asegurar la estabilidad y la paz social. La Provincia adquiere el papel de árbitro entre los intereses de los hombres de negocios de Gipuzkoa y los del rey, en muchas ocasiones contrarios a la pervivencia de diversas actividades económicas de los guipuzcoanos.

El título 3, llamado “*De los corregidores, alcaldes ordinarios, merinos y ejecutores*”, contenía las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias de Gipuzkoa, principal manera de aplicación de la legislación y de las decisiones políticas, es decir, de ejercer el poder en la época. Al no existir la división de poderes, connatural a los regímenes políticos liberales y constitucionales, era el ámbito jurisdiccional de cada institución la que

30 LÓPEZ DE ZANDATEGUI, C. - CRUZAT, L.: *Recopilación de leyes y ordenanzas de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa (1583)*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa, 1982.

determinaba su rango en el escalafón de poderes de la Corona. Es decir, aquella instancia que disfrutara de mayores facultades jurisdiccionales era la que podía conocer en más ámbitos económicos, políticos, sociales, etc., decidir qué legislación aplicar en cada caso y, en consecuencia, aplicar una política favorable a los intereses que amparaba.

En el caso de Gipuzkoa, la única manera de contrarrestar el intervencionismo estatal y de controlar las prácticas económicas para que primaran unos determinados intereses, consistía en dotar a sus propias instituciones de amplias capacidades jurisdiccionales y, por tanto, de decisión. La ley 19ª, del título 3, concedía a los alcaldes ordinarios jurisdicción para conocer en cualquier pleito civil o criminal, contra los quebrantadores de las leyes contenidas en esta recopilación. En la práctica suponía que las justicias ordinarias podían conocer en cualquier pleito que se suscitara en el seno de cualquier actividad civil integrante de la economía marítima de Gipuzkoa. En cuanto al corso, que además de ser una actividad económica más, al mismo tiempo constituía una práctica de carácter militar, era regulada por la ley 17ª. Dicha ley se componía por la carta partida, otorgada por una Real Provisión de 1544, separando las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias y del Capitán General de Gipuzkoa, máximo jefe militar y representante del rey en la provincia. Ordenaba que en los procesos de las presas cometidas por militares, actuando bajo las órdenes de la autoridad militar, conociese el Capitán General, pero en las cometidas por civiles por cuenta propia, aún con la concurrencia de militares, conociesen las justicias ordinarias, compuestas por los alcaldes ordinarios y el Corregidor.

El título X, bajo la denominación “*De la jurisdiccion de la Hermandad de esta Provincia de Guipúzcoa*” reúne las facultades jurisdiccionales de la propia institución provincial. El capítulo III facultaba a la Provincia para conocer en todos los delitos cometidos en el mar. El capítulo IV dotaba a la Provincia de la facultad jurisdiccional para conocer en los pleitos suscitados entre los concejos y entre concejos y particulares. Por su parte el capítulo XXI contemplaba que la Provincia podía conocer en todos los casos contenidos en esta recopilación, lo cual implicaba que podía conocer en todos aquellos casos que pusieran en entredicho el régimen foral.

El título 18, denominada “*De la exención y libertad de los derechos de por mar y tierra y otros*”, entre otras, concedía a los comerciantes guipuzcoanos, o a los que acudiesen a la provincia a comerciar, diversas exenciones fiscales. En lo que al tráfico terrestre se refiere, las mercancías de los que comerciasen entre Castilla y la provincia no debían ser sometidos a registros, ni debían contribuir derecho alguno por los víveres que trajesen (Ley 3ª). Los comerciantes guipuzcoanos que acudiesen a la feria de Pamplona tampoco debían contribuir con ningún derecho (Ley 10ª). En cuanto al tráfico marítimo, los guipuzcoanos eran exentos, en caso de naufragio, de pagar el Pecio o derecho sobre los bienes recuperados (Ley 4ª); sus naves no debían pagar derechos en caso de acogerse a cualquier puerto de la Corona por temporal (Ley 5ª); sus mercancías eran exentas de pagar portazgos tanto por tierra como por mar (Ley 6ª); en caso de necesidad podían importar víveres desde Andalucía libres de impuestos (Ley 8ª); y se estableció un arancel con las cantidades que en concepto de derechos de consulado debían pagar, por sus labores de transporte naval, a los cónsules, en caso de que los hubiera, en todos los puertos del Mediterráneo (Ley 9ª). Este arancel, concedido por los Reyes Católicos en 1494, es buena muestra de la intensa actividad de transportistas

desarrollada por los nautas guipuzcoanos en el Mediterráneo en el siglo XV. El que este arancel fuese confirmado por última vez en 1504, tal como se expresa en la recopilación foral, es un hecho muy significativo del cambio de rumbo que las actividades marítimas experimentaron, a partir, sobre todo, del descubrimiento y conquista de América.

El título 19, bajo la denominación de “*Del trato, comercio y navegación*”, estaba integrado por siete leyes. Es una clara muestra de que los tres principales objetivos de la oligarquía provincial, al igual que lo constatado en las ordenanzas municipales, eran conservar la paz social, asegurando, al efecto, el abastecimiento barato de víveres; continuar exportando sus excedentes, consistentes, sobre todo, en hierro y productos de las pesquerías transoceánicas; y controlar los recursos marítimos propios. En primer lugar, con objeto de asegurar la barata provisión de granos procedentes de Europa, aportados en gran parte por los propios extranjeros, no permitía tomar represalias contra ellos (Ley 2ª), y prohibía a los corsarios de las Cuatro Villas y de Bizkaia apresar a las embarcaciones extranjeras que acudiesen con víveres para Gipuzkoa (Ley 5ª).

En segundo lugar, para conseguir la afluencia de naves extranjeras era indispensable procurarles en contrapartida mercancías de retorno. La esterilidad del agro guipuzcoano y la necesidad de importar víveres del extranjero constituyeron un eficaz argumento, entre otros, en manos de los gobernantes del territorio guipuzcoano para obtener del rey diversas concesiones favorables a sus intereses. Así con la excusa de asegurar la venida de los importadores de víveres extranjeros se autorizaba, por una parte, a los guipuzcoanos vender hierro y acero para Francia e Inglaterra (Ley 1ª); y por otra, a los extranjeros, que aportasen víveres, extraer, en contrapartida, dinero, productos de las pesquerías, etc. (Ley 3ª). Más aún, en contra de las pragmáticas reales, se autorizaba cargar mercancías de retorno, a falta de naturales, en navíos extranjeros (Ley 4ª). Esta autorización, concedida por primera vez por Felipe II en 1581, es una muestra patente de que para las décadas finales del siglo XVI la actividad del transporte naval con la Europa atlántica estaba en gran parte en manos de transportistas extranjeros.

En tercer lugar, esta legislación pretendía ampliar el control ejercido por la institución provincial sobre los recursos marítimos, tanto humanos (marinería) como materiales (buques). La política belicista e imperialista de la Corona desembocó en una creciente demanda de marinería y de buques para servir a los intereses del rey en la Armada. Al mismo tiempo, las actividades marítimas, sobre todo las pesquerías de Terranova y la construcción naval, experimentaron un crecimiento importante. En consecuencia, las autoridades de Gipuzkoa iniciaron una política de protección y de control sobre dichos recursos, ampliando las facultades de la Provincia en lo referente a la gestión de su disponibilidad. En lo que atañe a la marinería, en 1582 se obtuvo del rey una Real Cédula autorizando, en contra de lo que mandaban las leyes de la monarquía, que la cuarta parte de las tripulaciones se compusieran de extranjeros (Ley 6ª). El objetivo de este fuero era el de compaginar las demandas de marineros del rey y de los particulares, cubriendo las carencias con mano de obra extranjera (labortana). En cuanto a los buques, con objeto de conservar los recursos forestales de Gipuzkoa y de impedir el aumento de la competencia externa, en 1553 Carlos I prohibió la construcción de barcos por y para extranjeros en la provincia (Ley 7ª).

El título XX, o “*De los pesos y medidas*”, buscaba, en la línea del precedente título, fomentar las principales exportaciones guipuzcoanas. A tal fin se procedió a regularizar y uniformizar, para todo el territorio de la provincia, las magnitudes que debían tener el quintal para las compraventas de vena y hierro, que en adelante debería ser de 150 libras, de a 16 onzas la libra (Ley 1ª); y las barricas de grasa de ballena que debían ser de cuatro quintales centenales, que suponían 16 arrobas (Ley 2ª).

El título XXII, el “*De las cosas prohibidas a sacar de esta provincia de Guipúzcoa*”, insistía en los mismos objetivos señalados en el título 19. Efectivamente, su única ordenanza, con objeto de evitar carestías alimentarias, únicamente prohibía la exportación de trigo, especialmente a Lapurdi.

El título XXVIII, por último, el denominado “*De las ligas, monipodios, cofradías y bandos*”, en su Ley 1ª prohibía la pervivencia o creación de nuevas cofradías sin autorización regia y episcopal, tal como se venía ordenando desde la Edad Media. Pero añadía que en adelante, además, deberían disponer del “*consentimiento de toda la provincia y de la villa y lugar donde se quisiere fundar la dicha cofradía*”. Es decir, las instituciones forales ampliaban sus capacidades de decisión en torno a la autorización o no de las cofradías. Las instituciones forales, como más adelante se estudiará, consintieron e incluso fomentaron en algunos casos la formación de nuevas cofradías de mareantes, aun sin contar con autorizaciones reales y eclesiásticas.

2.2.1. La “*Nueva recopilación de los fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y órdenes de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa*”, de 1696

A partir de mediados del siglo XVI y durante los siglos XVII y XVIII, a medida que la absolutización e intervencionismo estatal se agudizaba, la Provincia fue ampliando sus cotas de autogobierno en materia marítima. La estrecha dependencia de la Corona con respecto a los recursos, en este caso marítimos, de Gipuzkoa, propició que la primera concediera importantes privilegios de cuño económico y político a la segunda. Esta política desembocó en la conformación de un marco legislativo proteccionista, base del sistema de organización económico-institucional de las actividades marítimas. Sistema de organización, analizado en el capítulo final de esta investigación, que se valía de las instituciones y de la legislación foral para salvaguardar los intereses económicos de la oligarquía, en principio frente al intervencionismo estatal. Aunque también se valieron del mencionado marco proteccionista para contrarrestar la competencia ejercida por otros comerciantes y grupos socioeconómicos. De manera que la, a simple vista, acuciante demanda de recursos y servicios de la Corona fue hábilmente encauzada por las autoridades de la Provincia a la consecución de cada vez mayores facultades políticas y ventajas y privilegios económicos, en consonancia con sus intereses³¹.

A medida que aumentaba progresivamente la competencia extranjera en diversas actividades

31 Este proceso de fortalecimiento y ampliación de las facultades políticas de las instituciones forales, aplicadas al siglo XVIII, ha sido estudiado por: PORTILLO, J.M.: *Monarquía y gobierno provincial: Poder y constitución en las provincias vascas (1760-1808)*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1991.

marítimas como el comercio, las pesquerías, la construcción naval, etc., el previamente mencionado sistema de organización económico-institucional de las actividades marítimas, surgido en principio, para compaginar los intereses de los inversores particulares en actividades marítimas con los de la Corona, se transformó en un elemento fundamental para el mantenimiento de la viabilidad de dichas actividades. Es decir, a medida que las dificultades económicas, inherentes a la competencia externa y a coyunturales crisis económicas y bélicas, etc., aumentaban, las actividades marítimas de los guipuzcoanos dependían cada vez más del proteccionismo desplegado por las instituciones forales para poder continuar compitiendo.

En suma, la pervivencia de diversas actividades dependía del mantenimiento del sistema económico-institucional mencionado. A lo largo de todo el siglo XVII la Provincia fue generando y obteniendo del rey diversos privilegios y ventajas que beneficiaban y hacían viables las actividades marítimas en las que se hallaban interesados los miembros de la oligarquía provincial. Pero hacia finales del siglo y del reinado de Carlos II, ante la evidencia de la falta de sucesor del último de los Habsburgo español, e intuyendo quizás, la cercanía de un cambio dinástico en el trono español o de reparto de las posesiones españolas entre los candidatos al trono, la Provincia inició una política de defensa de su régimen foral. Se hallaba temerosa de que un cambio dinástico o el mencionado reparto provocasen un aumento del absolutismo estatal y una merma de las amplias facultades de autogobierno de la Provincia, con la consiguiente ruptura del descrito sistema de organización de las actividades marítimas. Estos temores se hallaban muy fundados, pues tanto en el caso del reparto, en que se preveía que Gipuzkoa pasaría bajo soberanía francesa, como en el caso del cambio dinástico, siendo la principal candidata la casa de Borbón, la alternativa que le quedaba a la Provincia era la de someterse a la obediencia de la dinastía que constituía el máximo exponente de la monarquía absoluta en toda Europa.

La política de la Provincia se tradujo en tres acciones. Por una parte, fomentó la redacción de una historia oficialista de Gipuzkoa haciendo hincapié en el voluntario sometimiento del territorio provincial a la obediencia de los reyes de Castilla. Por otra parte, procedió a la recopilación de todos sus Fueros y privilegios, tarea que fue concluida en 1696, procediendo, tras su confirmación real, a su publicación en 1697. Por último, tras el acceso de Felipe V de Borbón al trono, ofrecieron su lealtad al nuevo soberano e iniciaron gestiones hasta conseguir que también confirmara la recientemente concluida recopilación de los Fueros. Esta última medida suponía que, a cambio de la lealtad de la provincia, el primer representante de la nueva dinastía había confirmado el régimen foral, lo cual implicaba que los futuros representantes de la casa de Borbón se hallaban con la obligación moral y legal de defender dicho régimen³².

Este era el contexto en el que se redactó la **Nueva recopilación de los fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y órdenes de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa**³³. El principal objetivo de la nueva recopilación, tal como se ha apuntado, era el

32 Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: "El control de la producción histórica sobre Gipuzkoa en el siglo XVII. Un instrumento de defensa del régimen foral", *Vasconia*, 25, (1998), pp. 37-52.

33 *Nueva recopilación de los fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y órdenes de la Muy Noble y Muy*

de contribuir en la defensa del régimen foral de Gipuzkoa. Constituyendo la estructura económica privilegiada una de las piezas claves para el sostenimiento de dicho régimen, contenía la mayoría de los privilegios y exenciones de las que dependía la economía marítima de Gipuzkoa. La oligarquía guipuzcoana no sólo se jugaba en este negocio su preeminencia política en el gobierno de la provincia, sino también la pervivencia del sistema económico-institucional de organización de las actividades en las que invertían.

Estructuralmente es una continuación de la anterior recopilación de 1583; sigue el mismo sistema de clasificación de las normas en títulos, de manera que la mayoría de ellos son coincidentes en ambos códigos. Así las leyes que reglamentaban las actividades marítimas se hallan distribuidas en ocho títulos, frente a las seis del corpus de 1583. Coinciden también muchas normas, en cuyo caso la nueva recopilación incluye sus confirmaciones, efectuadas desde 1583. Además de recoger la legislación que desde la última recopilación se había generado, debido a las especiales circunstancias políticas de su redacción, la nueva recopilación compilaba incluso ordenanzas anteriores que en el código de 1583 no se habían incluido, quizás debido a que en el momento carecían de funcionalidad o por que no se consideró que fuera importante su integración en el texto.

El título III, o “*Del Corregidor, sus merinos, alcaldes ordinarios y executores de la Provincia*”, contiene dos ordenanzas, ahora denominadas capítulos XVII y XIX, que coinciden con las dos de la recopilación de 1583, complementadas con sus confirmaciones posteriores. El título X, bajo la denominación “*De la jurisdiccion de la Hermandad de esta Provincia*” coincidía también con la recopilación de 1583.

El título XVIII, denominado “*De la essencion de derechos en la provincia por mar y por tierra y de la libertad de los naturales y vecinos de ella en proveerse de bastimentos de reynos estraños*”, incluía ocho capítulos relativos a las exenciones fiscales que gozaba el comercio guipuzcoano. Algunos de ellos eran idénticos a los recopilados en 1583, con la única salvedad de que se les habían añadido las posteriores confirmaciones. Así se recogía que los guipuzcoanos estaban exentos de pagar el Pecio o derecho sobre mercancías recuperadas de naufragios (Capítulo VI), los diezmos en caso de arribada forzosa a cualquier puerto (Capítulo VII), y cualquier derecho al acudir a la feria de Pamplona (Capítulo XII). Continuaba también invariable el arancel de los derechos de consulado que debían pagar las naves guipuzcoanas en el Mediterráneo (Capítulo XI). Invariabilidad que constituye un síntoma de que la actividad del transporte naval en el Mediterráneo no revestía ya de mayor interés para los principales inversores guipuzcoanos, si es que aún se continuaba con su ejercicio.

Aparte de los mencionados, los restantes capítulos de ordenanzas habían experimentado importantes alteraciones con respecto a los de 1583, fruto de la evolución de los intereses y de las coyunturas económicas. En lo referente al tráfico terrestre, al igual que recogía la ley 3ª de 1583, el capítulo V mandaba que los que comerciasen entre Castilla y Gipuzkoa estaban exentos de registros de mercancías en las aduanas. Añadía en cambio que sus mercaderías

estaban exentas de contribuir derechos, sin especificar, como en 1583, que la exención afectaba sólo a los víveres. En suma, la ambigüedad de esta norma dejaba la puerta abierta para que las exenciones se ampliaran también a otras mercaderías además de los víveres. El capítulo VIII, similar a la ley 6ª de 1583, eximía a las mercancías propias de los guipuzcoanos del pago de derecho alguno, haciendo hincapié sobre todo en la exención del pago de derechos de aduanas.

En cuanto al tráfico marítimo el capítulo X, derivado de la Ley 8ª de 1583, además de autorizar, como aquélla, la importación de trigo desde Andalucía libre de impuestos, añadía otras mercedes concedidas por diversos monarcas en el pasado, pero no incluidas en la recopilación de 1583. Así los guipuzcoanos podían importar vituallas del reino de Castilla sin pagar derechos de aduanas; las importadas de Navarra no debían contribuir más que los antiguamente usados; los víveres importados de Francia en tiempo de guerra, merced a los tratados de Conversa, estaban exentos de todo impuesto; y prohibía la instalación de aduanas en la provincia. En suma las autoridades de Gipuzkoa trataban de evitar cualquier resquicio legal que redundara en un encarecimiento del abastecimiento de víveres.

Por fin, se incluía el capítulo XIII que eximía a las mercancías de Gipuzkoa del importe del impuesto del almojarifazgo en Cádiz por merced concedida en 1608. Por supuesto, el principal producto de exportación a Cádiz, con destino a las Indias, era el hierro. Esta ordenanza es un claro ejemplo de la protección de las actividades comerciales e industriales, valiéndose de medidas legales para hacer frente a la creciente competencia extranjera en el comercio con las Indias. Por tanto, la viabilidad y competitividad de esta actividad, entre otras, dependía de que este sistema económico-institucional perdurara.

El título XIX, el “*Del trato, comercio y navegación*”, experimentó grandes variaciones con respecto al homónimo de 1583. De entrada, se componía de trece capítulos frente a las siete leyes de la anterior recopilación. Pero los cambios no eran sólo de forma; la economía marítima había experimentado importantes transformaciones desde 1583, y estas normas eran su reflejo. La mayoría de los objetivos generales continuaban siendo los mismos, aunque por otra parte se introdujeron otros nuevos.

El primer objetivo general continuaba siendo el abastecimiento barato de víveres procedentes del extranjero. A tal fin, además de incluir algunos capítulos idénticos a los de 1583, impidiendo tomar represalias contra los extranjeros que acudiesen con víveres (Capítulo II), y prohibiendo los apresamientos de embarcaciones extranjeras que acudiesen con víveres para Gipuzkoa, cometidos por los corsarios de las Cuatro Villas y de Bizkaia (Capítulo IX), añadía nuevos capítulos que fomentaban el acceso de negociantes extranjeros con víveres. El capítulo III autorizaba, especialmente en tiempo de guerra, la importación de víveres desde Francia, sobre todo de Lapurdi, valiéndose de una concesión otorgada por Enrique IV en 1468. El capítulo VI insertaba una Real Cédula de 1678 autorizando la importación de víveres desde su origen, que era el ducado de Bretaña. Por último, el capítulo XIII, contenía una ordenanza de 1553 que mandaba que el real valiese 34 maravedís en toda la provincia, impidiendo que se valorara a 36 maravedís en villas como Tolosa, lo cual redundaba en un encarecimiento de los víveres en dichas villas, en beneficio de los comerciantes que se dedicaban a su compra en pueblos en que el real costaba 34 maravedís

para después venderlos en otros en que se cotizaba a 36 maravedís.

El segundo objetivo, derivado del primero, consistía en procurar que continuaran llegando embarcaciones extranjeras a los puertos guipuzcoanos, que ya desde finales del siglo XVI se habían convertido en el principal vehículo de importación de víveres y de mercancías legales e ilegales, y de exportación a Europa del principal excedente de Gipuzkoa, su hierro. Esta dependencia respecto de los transportistas extranjeros, contraria a las leyes generales del reino, era amparada con la excusa de la importación de víveres, necesarios para la subsistencia de la provincia. Al igual que en 1583, se autorizaba la extracción de hierro y acero al extranjero (Capítulo I).

Pero las anteriores autorizaciones no bastaban para atraer a los transportistas extranjeros. Además del hierro, el principal producto de exportación que buscaban en Gipuzkoa eran los metales preciosos, es decir moneda de oro y plata. Tal como recoge el capítulo VII, en 1595 el rey autorizó a los extranjeros extraer en moneda lo procedido de los víveres que hubiesen aportado. Pero no siendo suficiente, en 1597 se les autorizaba a que los cargamentos de sus naves se compusieran de una parte de cereales, otra de legumbres y otra de mercaderías manufacturadas lícitas y que pudiesen extraer lo procedido de todo ello en moneda. Esta norma suponía una puerta abierta al contrabando, tanto en forma de extracciones fraudulentas de metales preciosos, como en la de introducción de mercancías ilícitas. Constituye además un exponente de la capital importancia que habían adquirido actividades como el comercio con el extranjero o el contrabando, más o menos encubierto mediante las autorizaciones que contenía la legislación foral. Al tiempo que otras actividades, consideradas menos lucrativas por los inversores navales, como el transporte de mercancías, quedaban progresivamente relegadas en manos de los nautas extranjeros.

Efectivamente, el capítulo VIII insistía, al igual que en 1583, en la autorización, en contra de las pragmáticas generales, de poder cargar las mercancías de retorno en embarcaciones extranjeras. Este permiso fue nuevamente concedido en sendas reales órdenes de 1608 y 1609. Pero la intrusión de los extranjeros debió ir demasiado lejos, ya que comenzaron a sustituir a las embarcaciones propias, incluso, en el tráfico entre la provincia y Andalucía. Las autoridades de Gipuzkoa querían impedir este hecho a toda costa, ya que, por una parte, la ruta de Andalucía era prácticamente la única que frecuentaban las pequeñas embarcaciones de transporte guipuzcoanas; por otra, Andalucía era el principal cliente de las exportaciones de hierro y no convenía que el control de su comercialización pasara totalmente a manos extranjeras; y por último el transporte de mercancías a Andalucía era el habitual medio que empleaban las grandes naos y galeones, construidas en Gipuzkoa con destino a su venta en Andalucía para la carrera de Indias, para sufragar el viaje de su traslado desde la provincia hasta Sevilla o Cádiz. En consecuencia, este título incluía además una Real Cédula de 1647 concediendo a las embarcaciones guipuzcoanas la preferencia en el tráfico con Andalucía.

El tercer objetivo del título XIX consistía en el mantenimiento de las buenas relaciones con la provincia de Lapurdi, estableciendo entre ambos territorios un tratado denominado Conversa, a fin de asegurar, tanto la importación de víveres en tiempo de guerra entre las coronas de Francia y España, como, sobre todo, la continuidad de las pesquerías transoceánicas de ballenas y bacalao. El desarrollo de las flotas pesqueras de ambos territorios

precisaba la existencia de un tratado que asegurara el intercambio mutuo de mano de obra especializada y dispensara a la flota guipuzcoana de los permisos y pasaportes pertinentes para faenar en aguas bajo soberanía francesa en el Canadá y a la labortana del refugio de los puertos guipuzcoanos, en especial de Pasaia, así como del acceso al mercado español. Con el capítulo IV, el tratado de Conversa, firmado entre Lapurdi y Gipuzkoa, accedía a rango de fuero. El capítulo V por su parte, prohibía el embargo, por las autoridades militares en caso de guerra contra Francia, de las embarcaciones extranjeras, especialmente de los pesqueros labortanos, que invernaban en los puertos de Gipuzkoa, y de sus mercancías.

Por último, el cuarto objetivo consistía, al igual que en la recopilación de 1583, en asegurar el control de las autoridades provinciales sobre la disponibilidad de los recursos marítimos, por una parte, autorizando que la cuarta parte de las tripulaciones de los barcos guipuzcoanos pudiera componerse de extranjeros (Capítulo IX), y por otra prohibiendo la construcción de naves con destino al extranjero (Capítulo XII). Pero debido al progresivo incremento de la demanda sobre todo de levas de marinería por parte de la Corona, el capítulo XI establecía un reglamento para alistar marineros para la Armada: las levas debían hacerse con suavidad y sin forzar a alistarse a nadie; se prohibía el establecimiento de la matrícula de marineros; las dos terceras partes de los alistados debían ser jóvenes inexpertos para que las pesquerías de Terranova continuaran disponiendo de suficiente mano de obra experimentada; la Provincia nombraría comisarios que asistieran con los oficiales reales a la realización de las levas.

El título XX, “*De los pesos y medidas*” y el título XXVIII, “*De las ligas, monipodios, confrarias y vandos*”, eran idénticos a sus homónimos de la recopilación de 1583, y buscaban por tanto idénticos fines. El título XXII, el “*De las cosas que estan prohibidas sacarse de esta provincia para fuera de ella*”, además de prohibir, como en 1583, la extracción de cereales de la provincia (Capítulo I), ordenaba lo mismo sobre la exportación del carbón elaborado en Gipuzkoa. Esta orden, concedida en 1608, es una prueba del afán proteccionista de la Provincia, especialmente, sobre aquellos recursos básicos para su economía y que mostraban signos de superexplotación, como podría ser el caso de la madera.

Por fin el título XXI, denominado “*De las sidras*” prohibía la importación de sidra de fuera de la provincia, especialmente desde Francia, para el avituallamiento de los pesqueros labortanos que invernaban en Gipuzkoa. Esta ley era muy beneficiosa para los cosecheros, miembros de la oligarquía provincial, pues protegía sus producciones de la competencia de las foráneas. Práctica, también, secundada por las ordenanzas municipales. Además, aseguraba la lucrativa actividad del aprovisionamiento de sidra de las embarcaciones, especialmente pesqueros, al tiempo que repercutía en un encarecimiento de la sidra, muy beneficioso para los cosecheros. Suponía, en consecuencia, una ley contradictoria a las demás que favorecían el abastecimiento barato de víveres. Constituye una buena muestra de que el sistema de organización económico-institucional de las actividades marítimas, procurado por el marco legislativo foral, satisfacía, ante todo, los intereses de la oligarquía inversora en algunas de las actividades mencionadas.

2.2.2. El “Suplemento de los Fueros, Privilegios y Ordenanzas de esta Mui Noble y Mui Leal Provincia de Guipuzcoa”, de 1758

A pesar de los desvelos de las autoridades de la Provincia en cuanto a la continuación del régimen foral previo al advenimiento de los Borbones, a partir del cambio dinástico la monarquía introdujo algunas innovaciones que repercutieron directamente en el sistema de organización de la economía marítima, que tuvo que adecuarse al nuevo equilibrio de fuerzas. Estos cambios, también acaecidos en otros ámbitos de la economía, de la política, etc., motivaron el que en 1758 se redactara un nuevo corpus legislativo, a modo de anexo de la recopilación foral de 1696, que contiene las nuevas normas añadidas desde entonces³⁴. En lo que a las actividades marítimas atañe, las innovaciones afectaron a los Títulos XVIII y XIX.

En primer lugar, al título XVIII se le añadió un nuevo capítulo que pretendía combatir el intenso contrabando, especialmente de tabaco, que se desarrollaba en Gipuzkoa. Los privilegios y exenciones forales hacían de Gipuzkoa un campo abonado para el desarrollo del comercio fraudulento. En consecuencia, Felipe V, a pesar de haber confirmado en 1702 los Fueros de Gipuzkoa, en 1717 ordenó la abolición de las aduanas del interior y su traslado a los puertos marítimos y a las fronteras del Estado. Ante la reacción de la Provincia, argumentando que esta medida perjudicaba el mantenimiento de sus habitantes que dependían de las importaciones de víveres para su sustento, en 1718 concedió un reglamento que conjugaba las aduanas costeras con las exenciones para la importación de víveres.

Pero los empeños de la Provincia en aras al traslado de las aduanas de nuevo al interior no cejaron. Efectivamente, la mayoría de los interesados en el comercio, de manera más o menos velada, participaban y se beneficiaban del contrabando, y la sola autorización de la libre introducción de víveres no satisfacía sus afanes. El libre comercio de víveres constituía para la oligarquía mercantil un artificio legal para poder introducir cualquier género de contrabando desde Europa, especialmente de Francia, así como una perfecta tapadera para encubrir el fraude. Las gestiones de la Provincia dieron su fruto pues en 1722 el rey ordenaba el traslado, a partir del uno de enero de 1723, de las aduanas de vuelta nuevamente al interior. Además añadía que para atajar el problema se juntaran los representantes de la Provincia con el marqués de Campo Florido, a la sazón Gobernador del Consejo de Hacienda y Superintendente General de Rentas Generales, para alcanzar algún acuerdo sobre las medidas concretas a adoptar. La reunión fracasó, pero en 1727 se volvieron a reunir, esta vez con don José Patiño, y se alcanzó la capitulación que regularía el comercio a lo largo de todo el siglo XVIII.

En total eran nueve las capitulaciones acordadas en 1727. Trataban de aunar los intereses político-económicos de la Corona con los intereses de los guipuzcoanos, resumidos en el mantenimiento de la libertad de comercio, básico para el desarrollo del comercio legal y, sobre todo, ilegal. A simple vista, la Capitulación buscaba, ante todo, atajar el contrabando respetando las anteriores exenciones de la provincia, a cuyo fin siete de las capitulaciones

34 *Suplemento de los Fueros, Privilegios y Ordenanzas de esta Mui Noble y Mui Leal Provincia de Guipuzcoa*. San Sebastián: Lorenzo Riesgo y Montero, Impresor de la Muy Noble y Muy Leal Provincia, de dicha Ciudad, su Consulado y de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, 1758.

establecían un reglamento para evitar y perseguir el contrabando. Pero lo cierto es que contribuía al desarrollo, o cuando menos a la impunidad, del contrabando. Efectivamente, la capitulación primera autorizaba la introducción en Gipuzkoa de cualquier producto colonial de origen extranjero, además del tabaco. Aunque la excusa continuaba siendo el aprovisionamiento del territorio guipuzcoano, la libre introducción de coloniales era una puerta abierta al contrabando, consistente en su introducción en Castilla y Navarra sin contribuir los derechos pertinentes en las aduanas del interior. Además, la tercera capitulación otorgaba la jurisdicción de primera instancia sobre el contrabando a las justicias ordinarias, lo cual acentuaba la impunidad con que se realizaba el comercio ilegal, gozando, muchas veces, con la connivencia de los alcaldes ordinarios. Posteriormente, a esta Capitulación se le fueron añadiendo nuevos reglamentos que buscaban la persecución del contrabando, debido a su imparable desarrollo. Pero la Capitulación de 1727 continuó en vigor y alcanzó, junto con los mencionados reglamentos añadidos, el rango de fuero.

En segundo lugar, al título XIX se le añadió un nuevo capítulo que autorizaba la libre introducción de grasa de ballena de origen extranjero. Fue autorizado por una Real Cédula de 1708, es decir, en plena guerra de Sucesión, en que las flotas pesqueras guipuzcoana y labortana debieron conocer importantes dificultades para acceder a sus caladeros habituales, ante la presión bélica de Inglaterra y Holanda, pero los comerciantes continuaban comerciando con grasas, procedentes precisamente de ambas potencias enemigas. Es decir, a los interesados en el comercio de las grasas les era indiferente participar en la actividad, tanto armando expediciones balleneras, como contratando grasas del extranjero, siempre que fuese rentable alguna de las dos alternativas. Esta norma sería una de las principales responsables de la extinción de las pesquerías transoceánicas durante el siglo XVIII y constituye una buena muestra de que los intereses comerciales primaban sobre los pesqueros ya a principios de ese siglo.

En suma, roto el anterior sistema económico-institucional de organización de las actividades marítimas, la Capitulación de 1727 constituyó la base sobre la que se instauró un renovado sistema, que amparaba y posibilitaba el desarrollo de las actividades económicas en las que se interesaba la oligarquía. Actividades esenciales para la economía marítima de Gipuzkoa a principios del siglo XVIII, como las pesquerías transoceánicas, desarrolladas al amparo de la protección legal otorgada por la legislación foral, ante el progresivo desinterés de los inversores, se fueron sumiendo en un proceso decadente, prácticamente hasta su extinción. Al tiempo que otras, como las importaciones fraudulentas de manufacturas y coloniales, adquirirían un papel cada vez más preponderante. Por tanto, la Capitulación de 1727 y las nuevas ordenanzas recopiladas en el Suplemento de 1758 pretendían adecuar la legislación foral a la nueva realidad económica fraguada a principios del siglo XVIII.

En este sentido, es muy significativo el que al final de la recopilación de 1758 se incluyera el apéndice denominado “*De la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*”, insistiendo en que se fundó con objeto de combatir el contrabando en Venezuela. Como más adelante se hará hincapié, la Compañía, fundada en 1728, constituiría una de las piezas claves para el sostenimiento del mencionado nuevo sistema económico-institucional, ya que, en lo sucesivo, consistiría en la principal empresa en la que participaban los inversores navales guipuzcoanos, así como la perfecta tapadera para la continuación del contrabando de

coloniales extranjeros, es decir, los mismos géneros con los que comerciaba la compañía. La inserción de este apéndice en la recopilación de los Fueros, confería, además, un carácter institucional a la Compañía. Se convertía así en una institución económica que trataba de conjugar y de satisfacer todos los intereses, en muchos casos contrapuestos, existentes en torno a la economía marítima de Gipuzkoa.

2.2.3. Legislación complementaria

El carácter poco explícito y en ocasiones ambiguo de las ordenanzas forales, necesario para su adecuación a coyunturas políticas, en muchas ocasiones contradictorias, provocaba que diversos aspectos concretos, pero de suma importancia, de las diversas actividades marítimas no fueran comprendidas en ellas. En consecuencia, se redactaron diversas ordenanzas particulares que regulaban dichos aspectos concretos. Estas ordenanzas, aunque elaboradas bajo la tutela de los Fueros, nunca fueron incluidas en recopilación foral alguna, aunque tuvieron consideración de ordenanzas de obligado cumplimiento. A continuación se tratará de dilucidar las causas por las que no fueron incluidas en las recopilaciones forales, aunque se puede adelantar que se trataba de normas, en unos casos relativas a actividades que revestían de escasa importancia para la oligarquía provincial, en otros eran exenciones de carácter temporal o transitorio, y en última instancia normas que políticamente no convenía que fueran incluidas en el corpus legislativo foral. A groso modo, esta legislación complementaria atañía a la regulación de la pesca de bajura, de las pesquerías transoceánicas, del impuesto del Donativo, de las levas de marinería y servicios para la Armada y de la construcción naval.

En cuanto a la pesca del litoral guipuzcoano, no fue considerada por la oligarquía económica más que como una fuente de abastecimiento barato de alimentos y de obtención de rentas. Los grandes inversores navales, salvo algunas excepciones, apenas se interesaron por su promoción. Como consecuencia de este desinterés, aunque la Provincia procedió a regular algunos de sus aspectos, estas ordenanzas no se incluyeron en las recopilaciones forales. Prácticamente hasta el siglo XVIII, la única intervención legisladora de la Provincia se limitó a la promulgación de la ordenanza general sobre las nasas, ordenando que dejaran una tercera parte de los cauces abierta a la navegación, aprobada en las Juntas Generales de Ordizia de 1484 y confirmada en las Juntas Generales de Mondragón de 1512³⁵. Este escaso empeño legislador es un claro exponente de los intereses que promovía la institución provincial, de manera que en más de 200 años la única actividad pesquera regulada -las pesquerías monopolistas como las nasas-, fue aquélla en la que se hallaban interesados algunos concejos e individuos de elevada posición social. Quizás debido al gran desarrollo experimentado por otras actividades marítimas a lo largo del siglo XVI, esta norma relativa a una actividad considerada de menor trascendencia, no fue insertada en recopilación alguna.

No fue hasta principios del siglo XVIII en que volvió a suscitarse cierto interés legislador en torno a la pesca, por tanto después de la recopilación foral de 1696. Fueron, quizás, las dificultades generadas en el normal desarrollo de varias actividades, como el comercio o las pesquerías transoceánicas, por los conflictos bélicos acaecidos en el contexto de la Guerra de

35 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451. Véase el documento nº1 del Apéndice Documental.

la Sucesión de España, las que ocasionaron un auge coyuntural de otras actividades como la pesca de bajura, de carácter secundario, pero de mucha menor peligrosidad. El aumento del número de personas dedicadas a la pesca derivó en un crecimiento de la conflictividad en torno a la legalidad o ilegalidad del uso de determinadas artes. El escenario de estos conflictos fueron aquellas áreas en las que existían pesquerías de tipo monopolista, como nasas y exclusivas de pesca, en manos de concejos y particulares, es decir, mayormente en los ríos y sus desembocaduras.

Las Juntas Generales reunidas en 1696 en Tolosa acordaron que cada municipio redactase su correspondiente reglamento de pesca en los ríos a fin de solucionar los conflictos, lo cual es buena muestra del desinterés de la Provincia al respecto. Pero en vista de que todos los concejos no procedieron a elaborar sus reglamentos y de que los conflictos continuaban, la Provincia decidió tomar la iniciativa y en 1706 las Juntas Generales reunidas en Azpeitia aprobaron un reglamento de pesca que prohibía el uso de cualquier tipo de arte que dañase la cría del pescado³⁶. Pero al ser esta ordenanza muy poco explícita, las Juntas Generales reunidas en Azkoitia en 1709 decretaron elevar a rango de ordenanza provincial una ordenanza municipal sobre pesca de Azkoitia. Ésta prohibía, casi absolutamente, toda práctica con la excepción de la pesca a caña y por supuesto de las nasas, que a pesar de constituir el tipo de arte más efectivo y por tanto dañino, continuaron consentidas³⁷.

A pesar de todo, al ser tan dispares las situaciones existentes en cada localidad, esta ordenanza general, de ninguna manera, satisfacía las necesidades, especialmente de aquellas localidades que gozaban del disfrute en exclusiva de sus recursos pesqueros. Ante las quejas del arrendador de la pesca de la desembocadura del Oria, la Provincia comisionó a don José de Iturriaga, vecino de Orio, para que elaborara un reglamento aplicable en la citada desembocadura. El reglamento, compuesto de dos artículos, prohibía en el primero el uso entre la desembocadura y la nasa de cualquier red, en beneficio de la red barredera empleada por los arrendadores. El segundo artículo limitaba incluso la pesca con caña y anzuelo desde embarcaciones en beneficio exclusivo de las pesquerías monopolistas³⁸.

36 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/73; JD IM, 2/12/62.

37 “Que ninguno sea osado a pescar en el río ni en los arroyos con cal, ni zumo de nuezes verdes machacadas, ni yerbas que tengan virtud de turbar o matar la pesca como la yerba mora, ni con red varredera, ni con las que llaman chingas, ni con espazbel, ni con red de las que llaman remangas, ayudadas con barras o palos, ni con remanco de herço, de las que se introducen (ILEGIBLE), para destruir toda la guía, ni con butrinos maiores, atajando el río con la inbencion que llaman bulgarmente arresías, ni con anzuelos sueltos, ni de noche con teas, ni con otras luces e instrumentos de los susodichos, ni sacando la madre de el río o arroyos divirtiéndose de ella las aguas, ni en otra forma de las que estan prohibidas ni en tiempo vedado, esto es quando desoba el pescado, so pena de seis mil maravedis por cada vez...” (A.G.G.-G.A.O., R.41).

38 2) “Que por averse reconocido el perjuicio que ocasionan los cordeles y anzuelos sueltos a la pesca que se hace con red varredera, y siendo esta la de maior conveniencia y utilidad comun, se prohiben desde la Punta de la Antilla para avajo: y por el mismo motivo se veda la pesca con vara y anzuelo en embarcaciones menores en los parajes y tiempos donde se ha de echar la red varredera. Y como el uso de los cordeles es tambien perjudicial al arrendador de la naza, se prohíbe el uso de ellos, desde la naza para avajo en tiempo que existiere” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/73).

Más tarde, en 1739 fueron los pescadores residentes en las riberas del puerto de Pasaia los que se quejaron ante las autoridades de la provincia del uso que cometían algunos particulares de artes de pesca dañinas en perjuicio de todos ellos. Estas quejas continuaron en años posteriores ante la pasividad de las autoridades provinciales y municipales. Las autoridades nunca mostraron un verdadero interés por solucionar la cuestión. Así, mientras en 1741 los representantes de San Sebastián y Errenteria solicitaban que la Provincia elaborara un reglamento de redes, pues a pesar de las prohibiciones se continuaban usando las redes prohibidas, los consultores de la Provincia, ante la diversidad de situaciones existentes en cada localidad, aconsejaban que la Provincia debería de instar a cada localidad a que redactaran sus respectivos reglamentos³⁹.

Por fin en 1755, la Corona redactó la “Ordenanza de caza y pesca”, regulando sobre todo los aspectos lúdicos de ambas actividades. Este reglamento redactado para el gobierno de los bosques reales de El Pardo, no se adecuaba a las diversas realidades existentes en toda la Corona, en consecuencia el rey instaba a las autoridades provinciales y locales del reino a que redactaran ordenanzas particulares. Reunida la diputación con el corregidor, elaboraron una estéril adecuación de la normativa, ya que casi la práctica totalidad de las ordenanzas aceptadas se referían a los aspectos lúdicos de la caza y pesca fluvial. En cuanto a la pesca profesional, el artículo quinto de la ordenanza prohibía el uso de cualquier tipo de red, “...redes barrederas, esparbeles, cingas, paños de xerga, lienços, savanas, cestas...”, en los ríos, así como la construcción de *paradas* o *corrales* en los cauces. El artículo sexto, dedicada específicamente a la pesca del salmón en los ríos Oria, Urumea y Bidasoa, se limitaba a prohibir la pesca de crías de salmón. En suma, la legislación continuaba sin atender los problemas específicos de cada caso, de manera que no supuso un medio eficaz para la superación de los conflictos, que continuaron produciéndose con posterioridad.

En cuanto a las pesquerías transoceánicas, los problemas derivados de la creciente competencia extranjera, a partir de principios del siglo XVII, motivaron que la Provincia promoviera diversas medidas proteccionistas, a fin de que la actividad continuara siendo viable. En 1617, a petición de San Sebastián, las Juntas Generales reunidas en Segura emitieron un decreto otorgando la preferencia de venta a las grasas de los naturales sobre las extranjeras, confirmado por una Real Cédula de 1618⁴⁰. Posteriormente la preferencia fue ampliada incluso sobre las grasas de los labortanos, por Real Cédula de 1644, confirmada en 1649⁴¹. Pero muchos comerciantes, dedicados a la importación de productos de pesquerías extranjeras, e incluso armadores que se beneficiaban de las buenas relaciones con los labortanos, se oponían a esta última medida, que además era contraria al espíritu de buena correspondencia, promovido por los tratados firmados con los labortanos. La inclusión de estos privilegios en la recopilación foral de 1696 hubiera supuesto una grave imprudencia política, ya que eran contrarios a los tratados de Conversa, firmados con Lapurdi. Estas desavenencias internas, que se estudiarán en el capítulo correspondiente a las pesquerías transoceánicas, debieron de ser las razones que motivaron su exclusión.

39 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/76.

40 A.G.G.-G.A.O., R.17 (1617). / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 52 (1618).

41 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 76.

En estrecha relación con los privilegios precedentes, las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas fueron agraciadas con diversas exenciones, tanto fiscales como de servicios para la Armada. En primer lugar, desde 1629 la Provincia exigía el impuesto conocido como Donativo que gravaba con dos reales de vellón cada carga de pescado bacalao, cecial y congrio que entrase o saliese de sus puertos, con un ducado cada pipa de vino, excepto en el puerto de San Sebastián, y con tres reales de vellón cada carga de vino importado por tierra. Pero en 1639 los armadores guipuzcoanos obtuvieron una real cédula rebajando a un real la contribución del bacalao que ellos aportaban⁴². En 1664 obtuvieron la total exención, lo cual permitió la generalización del fraude, pues los importadores guipuzcoanos de pescado extranjero también se beneficiaban. En consecuencia, en 1680, 1692 y 1696 se redactaron diversos reglamentos regulando el modo de aplicar la imposición del Donativo⁴³. De todas maneras las desavenencias internas con los comerciantes y, quizás, la consideración de que no resultaba políticamente correcto incluir la reglamentación del Donativo en el corpus legislativo foral, provocó su exclusión. Máxime cuando dicha legislación insistía en la nobleza y exención de los guipuzcoanos, y esta imposición estaba destinada además a sufragar los donativos que, teóricamente, la Provincia concedía al rey de forma voluntaria y graciosa.

En segundo lugar, con el mismo propósito de potenciar las pesquerías, por Real Cédula de 1639 las embarcaciones y sus tripulaciones aprestadas para las pesquerías obtuvieron la exención de servir en la Armada. Privilegio posteriormente confirmado en 1642 y 1644⁴⁴. Estos privilegios no fueron incluidos en la recopilación de 1696, quizás debido a su carácter coyuntural, pues con posterioridad a la batalla de Las Dunas (1639) la Armada española poco a poco dejó de intervenir en expediciones militares en Europa, limitándose en adelante a proteger la Carrera de Indias. En consecuencia debió de disminuir la presión para la obtención de buques y marineros para la Armada.

Anteriormente se ha señalado que la llegada de los Borbones al trono español supuso la ruptura del anterior sistema de organización de las actividades marítimas, fruto entre otras causas de su renovada política de fortalecimiento de la Armada, que acabó con muchas de las exenciones de que gozaban los buques y marineros guipuzcoanos, las cuales constituían una de las principales piezas del mencionado sistema. La presión de la Corona sobre los recursos humanos (marinería) y materiales (embarcaciones) condujo a que a principios del siglo XVIII se fraguara un nuevo sistema de organización y de disposición de dichos recursos por todos los sectores sociales y políticos interesados. Al objeto de conjugar las necesidades de la Corona con las de los particulares de la provincia, en cuanto a la disposición de sus recursos marítimos, en 1717 se redactaron las reglas para la regulación de las levas de marinería⁴⁵, que

42 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 69.

43 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6 (1680); JD AJF, Fotocopias 7,14 (1692, 1696).

44 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 68 (1639) y 71 (1642). / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17).

45 Véase el documento nº23 del Apéndice Documental.

permanecerían en vigor, con algunas adecuaciones, a lo largo de todo el siglo XVIII. A pesar de su plena vigencia, llama la atención que este reglamento no fuese incluido en el suplemento de 1758. Probablemente se consideró políticamente más útil continuar con las ambiguas disposiciones forales referentes a las levadas de marinería, en vez de elevar este reglamento a la categoría de fuero.

Por último, en lo que a la construcción naval se refiere, debido a las dificultades que experimentaba el sector, consecuencia de la creciente competencia en el mercado andaluz, en 1563 se concedió una Real Cédula eximiendo del pago de la alcabala a los constructores de embarcaciones de gran tonelaje, destinados a su venta en Andalucía. La exención no era perpetua, sino para un plazo de diez años. En consecuencia en años posteriores se reanudaron las gestiones para conseguir la prórroga de la exención. Así, en 1574 se obtuvo una prórroga para otros seis años; en 1582 de diez años; en 1589 de cinco años; en 1619 de tres años; en 1623 de tres años; en 1630 de diez años; y en 1644 de diez años más. Por fin en 1653 los representantes de la Provincia consiguieron que se perpetuase la exención⁴⁶. Con todo, esta exención no fue incluida en la recopilación foral de 1696, quizás debido a que constituía un caso particular o específico de la exención general de impuestos que las mercancías propias de Gipuzkoa -entre las que se comprenderían las embarcaciones- disfrutaban a la hora de su introducción en los restantes territorios peninsulares pertenecientes a la Monarquía Católica. Exención, que se halla recogida en el, antes citado, capítulo VIII del título XVIII de los Fueros.

2.3. LEGISLACIÓN REAL

Antes de iniciar este apartado hay que advertir que no se pretende hacer mención de todas y cada una de las órdenes emitidas por la autoridad real a lo largo de la época moderna, ingente tarea, que sólo ella superaría los márgenes de esta investigación. Para el estudio de la legislación real se parte de la **Novísima recopilación de las leyes de España**⁴⁷, que aunque fue publicada en 1805, es decir, al final del período en el que se centra este trabajo, recoge perfectamente los objetivos e intereses generales que la legislación real pretendía, cuyo estudio constituye la principal finalidad de este apartado. En cuanto a la legislación, emitida en forma de reales cédulas, provisiones y ejecutorias, relativa, en la mayoría de los casos, a cuestiones más puntuales, será analizada a la hora de estudiar la conflictividad correspondiente a cada actividad.

La intervención real en materia naval a lo largo de toda la Edad Moderna estuvo destinada a la consecución de dos objetivos generales. Por una parte, la disposición de una Armada suficiente para la consecución de los objetivos políticos de cuño imperialista de la Corona, y por otra, la aplicación de una política económica de índole mercantilista, por cuanto, ante todo, se buscaba la acumulación de riquezas (metales preciosos) suficientes para el sostenimiento de los gastos del Estado. A tal fin, a lo largo de todo este período, la Corona

46 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/6 (1563, 1574, 1582, 1589); JD IM, 2/13/17 (1619, 1623); JD IM, 2/13/21 (1630, 1644); JD IM, 2/13/23 (1653).

47 *Novísima recopilación de las leyes de España*. Madrid: 1805.

fue emitiendo diversas ordenanzas regulando los servicios en la Armada de marineros y buques, el corso contra enemigos de la Corona, la actividad comercial naval, la construcción naval, la persecución del contrabando y de las extracciones fraudulentas de moneda de oro y plata, etc. Muchas de estas ordenanzas serían racionalizadas a mediados del siglo XVIII en las Ordenanzas de Marina, redactadas entre 1751 y 1752. Todo ello, junto con las adiciones posteriores fue recopilado en la Novísima Recopilación.

Del conjunto de la Novísima Recopilación, sobre todo, son cuatro los títulos, contenidos en dos libros, los que contienen las ordenanzas que regulan las actividades marítimas en las que se interesaba la Corona. De todas maneras hay que advertir que, debido al particular régimen de autogobierno de que gozaban los territorios vascos, las nuevas ordenanzas, que se iban generando, venían, constantemente, acompañadas de artículos especiales o apartados añadidos, destinados a adecuar dichas ordenanzas a sus peculiaridades forales.

El título VII, del libro VI, “*Del servicio de la Marina; fuero y privilegios de sus matriculados*”, regulaba las levas de marinería, los derechos y deberes de los marineros y de los miembros de la maestranza (carpinteros de ribera, etc.), definía las funciones de las autoridades de marina, quienes ejercían su jurisdicción sobre todas las cuestiones relativas a las actividades marítimas, y a ellas estaban subordinados todos los individuos que desempeñaban sus oficios en el mar. Pero la ley XII contenía el reglamento especial que se debía aplicar en las provincias vascas. Dicho reglamento fue establecido por el anexo de las ordenanzas de marina, redactado en 1752 para su aplicación en Gipuzkoa y Bizkaia. En Gipuzkoa, las levas, se debían realizar según el método establecido por el reglamento anteriormente citado de 1717; la jurisdicción sobre las actividades marítimas internas recaía sobre sus justicias ordinarias y Diputación; era la Diputación la que gestionaba las levas; los marineros podían pescar y navegar dentro de los límites de la costa vasca libremente, pero para ejercer sus oficios fuera debían servir en la Armada; el Consulado de San Sebastián era la que tenía jurisdicción sobre los naufragios.

El título VIII, del libro VI, llamado “*Del corso contra enemigos de la Corona*”, regulaba la práctica del corso y la venta de las presas que producía, a fin de que fuese un instrumento útil para los intereses del Estado. El único reglamento especial sobre las provincias vascongadas fue incluido en 1802, regulando el modo de habilitar las embarcaciones corsarias. Pero en cuanto a la jurisdicción sobre el corso, ésta, en primera instancia, recaía según los Fueros en manos de las justicias ordinarias de Gipuzkoa. A lo largo de la Edad Moderna hubo serias disputas entre las autoridades de la Provincia y los funcionarios reales en torno a esta cuestión. Pero a cada intento de sustraer la jurisdicción de manos de las justicias ordinarias, la Provincia respondió con gestiones y maniobras hasta conseguir su restitución. El último caso se produjo en 1739, cuando una Real Orden otorgaba dicha jurisdicción al Ministro de Marina de San Sebastián. Pero tras arduas gestiones volvió en 1740 a manos de las justicias ordinarias⁴⁸. Aunque las Ordenanzas de Marina de 1751 atribuían la jurisdicción sobre corso a las autoridades de marina, el anexo de 1752 no hacía ninguna mención sobre dicha atribución, de manera que se siguió considerando que, con arreglo a los Fueros, la

48 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/75; JD IM, 2/12/59.

jurisdicción continuaba recayendo sobre las justicias ordinarias. De ahí que en la Novísima Recopilación, en las leyes relativas al corso no se haga ninguna mención explícita al respecto.

El título VIII, del libro IX, “*De los navíos y mercaderías*”, por una parte con el propósito de fomentar la disposición de buques mercantes propios, aptos, en circunstancias especiales, para su servicio en la Armada, regulaban algunos aspectos del comercio y de la construcción naval. En cuanto al comercio marítimo otorgaban la preferencia a la hora de ser fletados a los barcos naturales sobre los extranjeros, y a los barcos mayores sobre los menores; y en cuanto a la construcción naval, además de prohibir las ventas de embarcaciones a extranjeros, establecía premios para los que construyesen barcos de gran porte. Por otra parte, al objeto de reprimir el contrabando, tan lesivo para los intereses de la Corona, establecía reglas para la ordenación del comercio naval y aplicaba medidas para la persecución del fraude.

El título XIII, del libro IX, llamado “*De la saca prohibida del oro, plata y moneda del Reyno*”, con objeto de perseguir las extracciones fraudulentas, reglamentaba las licencias de saca, las formalidades que se debían realizar para su extracción por mar o por tierra, la persecución de los infractores, etc. Permitiendo los Fueros de Gipuzkoa la extracción de metales preciosos, en principio para abastecerse de víveres del extranjero, constituían una puerta abierta para las extracciones fraudulentas de metales preciosos. En consecuencia, este título inserta algunas leyes destinadas a evitar y perseguir el fraude en las provincias vascas. Fue a partir de 1761 cuando el rey comenzó a adoptar medidas que restringían la anterior libertad de extracción de moneda. Medidas que ordenadas cronológicamente fueron incluidas en la Novísima Recopilación.

La ley XV, emitida en 1761, a pesar de reconocer la jurisdicción del Alcalde de Sacas en el conocimiento en primera instancia de las causas sobre extracción de metales preciosos, constreñía la facultad de conceder las licencias para extraer moneda en manos del rey. En adelante, la Provincia debería solicitar expreso permiso para extraer una cantidad determinada de dinero, suficiente para su abastecimiento. El Capitán General concedería a los comerciantes los pasaportes necesarios para extraer moneda hasta completar la citada cantidad, y la Diputación y el Corregidor deberían llevar un registro exacto de los pasaportes emitidos para remitirlos anualmente a los Directores Generales de Rentas. Añadía que las visitas a los navíos serían realizadas por el Capitán General y el Corregidor.

A pesar de estas medidas, el fraude no cesó, de manera que en años posteriores se fueron añadiendo nuevas leyes, la XVI, XVII, XVIII y XIX, que regulaban la introducción de metales preciosos desde Castilla en los territorios vascos. Por último la ley XX, de 1787, ante la certeza de que era imposible acabar con el fraude, ordenaba que los trajineros y comerciantes, que se dirigían con numerario a dichos territorios, debían abonar en las aduanas el “derecho de indulto” para poder introducir sus cantidades allí. Es decir, al no poder evitar el fraude, se decidió obtener al menos un beneficio fiscal de ella.

De todo lo expuesto en este capítulo se infiere que la legislación sobre las actividades marítimas evolucionó al compás de las transformaciones habidas en el seno de la economía marítima a lo largo de la Edad Moderna. Debido a los graves enfrentamientos sociales y bélicos, englobados bajo la denominación de Luchas de Bandos, acaecidos durante la Baja

Edad Media, los inicios de esta legislación estuvieron muy condicionados por dichos acontecimientos. Tanto las instituciones municipales como las provinciales trataban a toda costa de acabar con estos conflictos. En consecuencia, la legislación de ellas emanada incide ante todo en procurar medidas conducentes a obtener el orden social: limitación del asociacionismo gremial (leyes anticofradías), fomento del avituallamiento barato de víveres para evitar carestías (fomento de la importación de víveres, imposición de tasas, protección de recursos alimenticios propios, etc.), y limitación de abusos cometidos por particulares (regulación de los monopolios pesqueros y comerciales en manos de poderosos linajes). De todas maneras, estas medidas consistieron en eficaces instrumentos en manos, sobre todo, de los concejos para ir ampliando sus facultades de control sobre los recursos marítimos existentes en sus jurisdicciones y sobre los beneficios derivados. Efectivamente, los concejos aplicaron nuevos impuestos sobre diversas actividades o monopolizaron la explotación de determinados recursos en beneficio propio, todo ello con la excusa de acabar con los abusos de algunos particulares y fomentar el avituallamiento de sus vecinos. Hay que tener en cuenta que los concejos buscaban nuevas fuentes de financiación para atender sus crecientes gastos derivados tanto de la complicación de las estructuras administrativas municipales y de la creación de nuevos cargos, como del incremento de la presión fiscal de la Corona, también inserta en un proceso de absolutización y centralización, que en el caso guipuzcoano derivaría en sucesivas concesiones de donativos a la Corona.

Superados los enfrentamientos del Bajo Medievo, a partir de la segunda mitad del siglo XV se produjo un gran auge económico y demográfico que se extendió, al menos, hasta mediados de la siguiente centuria. El crecimiento de población vino acompañado de la consolidación de las actividades marítimas guipuzcoanas: los transportistas navales actuaban en todo el occidente europeo, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, al servicio, primero de comerciantes foráneos y después de naturales; el descubrimiento de América abrió nuevos mercados a las producciones guipuzcoanas (hierro y barcos sobre todo), lo que posibilitó la progresiva intensificación del tráfico naval con Andalucía en perjuicio de otras rutas frecuentadas con anterioridad; los grandes bancos pesqueros del norte de América posibilitaron el gran desarrollo de las pesquerías transatlánticas; etc.

De manera simultánea aconteció, desde la segunda mitad del siglo XV, el mencionado proceso de absolutización del poder de los monarcas y de centralización y fortalecimiento estatal. En este proceso, desde principios del siglo XVI, España alcanzó el rango de primera potencia político-militar de Europa. Esta posición hegemónica aunque por una parte benefició a las actividades marítimas guipuzcoanas, ya que gozaban de la protección del estado más poderoso del momento y podían acceder a los bastos mercados del Imperio, por otra parte acarreó consecuencias perniciosas. A medida que los enfrentamientos bélicos con otros estados europeos se agudizaban y en consecuencia se ampliaban las exigencias de la Corona, en cuanto a la disposición de recursos (tanto materiales: barcos y armas, como humanos: marinería y soldados), para atender a sus crecientes necesidades militares.

La legislación sobre las actividades marítimas, emanada por distintas instancias se tuvo que adecuar a este complejo panorama económico y político. Por una parte, los municipios debido al incesante crecimiento demográfico ahondaron sus medidas conducentes a asegurar el abastecimiento alimentario de sus cada vez más numerosos habitantes. Por otra, la Corona,

para atender a sus acuciantes necesidades emitió diversas leyes, de cuño mercantilista, que además de tratar de proteger aquellos sectores considerados estratégicos, como la construcción naval, la navegación o la fabricación de armas, procuraban evitar la salida al extranjero de los metales preciosos.

Por último, la Provincia fue ampliando sus facultades jurisdiccionales y de control sobre las actividades marítimas, con objeto de contentar los intereses de los distintos grupos que anhelaban dominar los recursos marítimos en su beneficio. Las autoridades de Gipuzkoa, además de satisfacer las necesidades del rey, a cambio de la concesión de múltiples mercedes y de privilegios que ampliaban las facultades políticas de la Provincia, debían atender las exigencias de los guipuzcoanos, tanto de los miembros de la oligarquía que invertía en las principales actividades marítimas, como del resto de la población, incluidos los que servían como mano de obra en las empresas marítimas.

Por tanto, en contra de lo que mandaban las leyes reales, debían continuar procurando la llegada de víveres baratos del extranjero, a cambio muchas veces de metales preciosos, para satisfacer la demanda alimentaria de la provincia y evitar carestías que derivasen en conflictos sociales; y debían asegurar la continuidad de las empresas marítimas, principal medio de vida de la mano de obra marinera así como de obtención de beneficios de los inversores y armadores. La Provincia se fue procurando una legislación que trataba de satisfacer todos estos intereses, en muchas ocasiones contrapuestos, creando ya para la segunda mitad del siglo XVI un sistema de organización de las actividades marítimas, integrado por diversas exenciones políticas y sobre todo económicas, y dirigido y controlado por las instituciones de la Provincia.

A partir de los decenios finales del siglo XVI, y a lo largo del siglo XVII, a medida que se agudizaban las dificultades económicas y políticas de la Corona y, en consecuencia, se ampliaba su dependencia con respecto a los recursos marítimos de Gipuzkoa, la Provincia fue generando leyes que afianzaron el mencionado sistema económico-institucional. Durante este periodo la viabilidad de las principales actividades marítimas fue dependiendo progresivamente de la pervivencia y desarrollo de este sistema de organización, que además de protegerlas del excesivo intervencionismo estatal, hacía lo propio con respecto a la creciente competencia extranjera. Este sistema eximía en gran parte a los marineros y barcos guipuzcoanos de sus obligaciones con la Armada; amparaba la libertad de comercio con los extranjeros, aún con los enemigos, constituyendo, por tanto, una eficaz cobertura para el desarrollo del comercio fraudulento; al mismo tiempo posibilitaba el desarrollo del curso contra aquellos enemigos extranjeros, con los que no era lícito comerciar; aplicaba medidas proteccionistas frente a la competencia extranjera, en beneficio de actividades como la construcción naval o las pesquerías transatlánticas; etc.

A principios del siglo XVIII se produjo la ruptura de este sistema como consecuencia, por una parte de factores internos, como la progresiva importancia del tráfico comercial, legal e ilegal, con las colonias de América, y, por otra, de factores externos como el aumento de la competencia extranjera, especialmente de las colonias norteamericanas que aportaban a Europa productos de las pesquerías mucho más baratos; y por otra parte, de la renovada política de centralización y absolutización emprendida a partir del advenimiento de la dinastía

de Borbón a la Corona española. Política que se materializó, entre otros, en un aumento de las exigencias sobre los recursos marítimos para su empleo en la Armada, y en la ampliación de medidas de persecución del comercio fraudulento. Pero las autoridades de la Provincia, una vez más consiguieron adecuar las exigencias de la legislación de la Corona a las necesidades e intereses de los guipuzcoanos, restableciendo un renovado sistema de organización económico-institucional, en el que ejercería una función de primer orden, -a la vez de constituir un claro exponente de esta manera peculiar, “guipuzcoana”, de organizar la economía marítima-, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

2.4. PERIODIZACIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD A TRAVÉS DE LOS PLEITOS

Anteriormente se afirmaba que las leyes se deben a los conflictos de intereses, que constituyen el objeto de este trabajo. Tanto su aplicación como su observancia dependen también de los intereses preponderantes entre los distintos sectores de la sociedad. Es decir, la existencia de una determinada ley no implica su estricto cumplimiento, dependiendo su eficacia de la existencia de unos intereses a favor o en contra de su aplicación, lo que desemboca en el estallido de los pleitos o procesos judiciales. En suma, los procesos judiciales emprendidos contra individuos de intereses socio-económicos contrapuestos a lo estipulado por las leyes constituyen eficaces medios para el conocimiento y el estudio de dichos intereses en conflicto. Todas las actividades económicas son fruto de las decisiones de sus agentes. Decisiones que son adoptadas de acuerdo a unos intereses determinados, en oposición a otros, o incluso condicionadas, cuando no forzadas, por otros intereses de terceros. Por tanto, el estudio de los conflictos de intereses que determinaban las decisiones de los agentes impulsores de las distintas actividades, constituye un perfecto medio para el estudio de la sociedad y de la economía marítima.

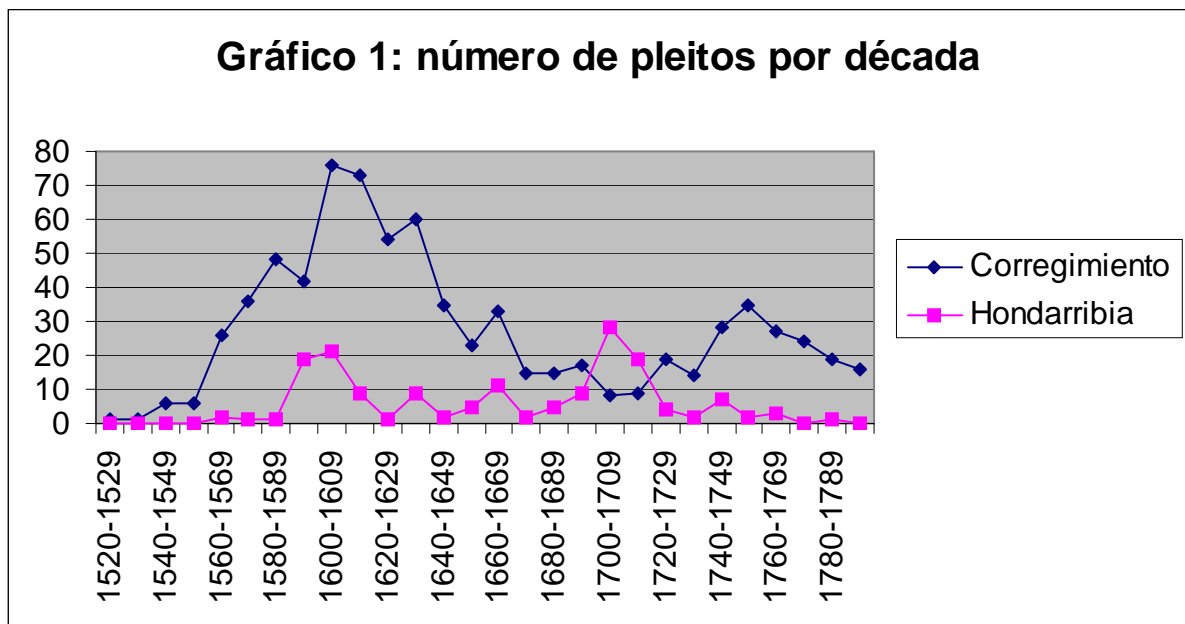
Las fuentes judiciales son insustituibles para el conocimiento de los conflictos generados en la aplicación de determinada legislación acorde a unos intereses concretos y, por tanto, en muchas ocasiones contraria a los promovidos por amplios sectores sociales. Los pleitos iniciados entre dos partes contrarias, además de describir los intereses contrapuestos de los litigantes, aportan información acerca de los intereses fomentados o condenados por las autoridades judiciales por medio de sus sentencias. Proporcionan, en consecuencia, amplia información tanto sobre el funcionamiento cotidiano de las distintas actividades marítimas, como sobre las causas que condicionaban su devenir. La evolución cronológica de los pleitos, atendiendo al número de pleitos suscitados por siglo y por década y a la personalidad de los litigantes proporciona una visión introductora de las características y de la evolución cuantitativa de la conflictividad en el seno de la economía marítima a lo largo de la Edad Moderna. A tal fin, son de gran valor los fondos judiciales del Archivo Municipal de Hondarribia -pleitos de primera instancia- y los de la sección de Corregimiento del Archivo General de Gipuzkoa -de primera y segunda instancia- por causas anteriormente citadas.

2.4.1. Distribución cronológica de los pleitos

En lo que a los procesos de primera instancia del Archivo Municipal de Hondarribia se refiere, entre todos sus fondos se han localizado un total de 161 pleitos relativos a actividades marítimas. De todos ellos han sido revisados 112 (el 69,6% del total). Cronológicamente se

circunscriben al período comprendido desde 1565 hasta finales del siglo XVIII. 23 pleitos (el 14,3%) corresponden al siglo XVI, y de ellos se han revisado 15 (el 65% de los pleitos pertenecientes al siglo XVI). Al siglo XVII pertenecen 74 (el 45,9%), de los que se han revisado 58 (el 78% de los pleitos del siglo XVII). 64 pleitos (el 39,7%) son del siglo XVIII, y han sido revisados 40 (el 62,5% de los pleitos del siglo XVIII).

En cuanto a los pleitos de primera y segunda instancias contenidos en los fondos del Corregimiento del Archivo General de Gipuzkoa, se han hallado 777 expedientes, relacionados con las actividades marítimas. De este conjunto se han revisado 509, que suponen el 65,5% del total. Cronológicamente abarcan desde 1524 hasta fines del siglo XVIII. 169 Pleitos (el 22%) son del siglo XVI, de los que se han revisado 112 (el 66,3% de los pleitos pertenecientes al siglo XVI). 406 pleitos (el 52,2%) corresponden al siglo XVII, de los que se han revisado 219 (el 54% de los pleitos del siglo XVII). 202 (el 26%) pertenecen al siglo XVIII, habiéndose revisado 176 (el 87% de los pleitos del siglo XVIII).



Atendiendo a la clasificación del número de pleitos por década, en primer lugar destaca la escasez de pleitos correspondientes a la primera mitad del siglo XVI. Hasta la década de los 60 en los fondos del Corregimiento se conservan tan sólo 14 procesos, mientras que la ausencia es más destacada en los fondos de Hondarribia, donde los primeros pleitos conservados pertenecen precisamente a esta década. Pueden ser dos las causas de esta escasez de procesos. Por una parte, las pérdidas documentales, connaturales al transcurrir del tiempo, tienen obviamente mayor incidencia a medida que la investigación se retrotrae más en el pasado. Pero esta carencia, por otra parte puede deberse al hecho de que la primera mitad del siglo XVI fuera menos conflictiva que los períodos posteriores.

En segundo lugar se constata que en la década de los 60 del siglo XVI se produjo un importante salto cuantitativo con respecto a decenios anteriores. En los fondos del Corregimiento, de un máximo de seis pleitos por década localizados en los decenios de los 40

y 50 respectivamente, pasamos en los 60 a un total de 26. Cifra que irá creciendo hasta alcanzar el techo en los decenios iniciales del siglo XVII, con 76 y 73 pleitos en las dos primeras décadas del siglo, respectivamente. En los fondos judiciales de Hondarribia también se constata esta evolución. En este caso es muy significativo el que los primeros pleitos correspondan precisamente al decenio de los 60 del siglo XVI. Una vez más en la última década del siglo XVI y en la primera del XVII se produce una gran alza del número de pleitos, con 19 y 21 respectivamente.

La historiografía, tradicionalmente, hace hincapié en que el período de auge y crecimiento económico, proveniente del siglo XV, se extendió hasta mediados de la siguiente centuria, a partir del cual se iniciaron las dificultades que desembocaron en la “crisis” del siglo XVII. A simple vista, la bonanza económica de la primera mitad del siglo XVI coincidiría con un período de escasa conflictividad, al tiempo que las dificultades iniciadas a partir de mediados de siglo tendrían su reflejo en un progresivo aumento de la conflictividad. Es decir, parece que el aumento de la conflictividad fuese una consecuencia de la crisis económica. Pero este hecho debe ser matizado con mucha cautela⁴⁹. En primer lugar, se debe cuestionar que en las décadas finales del siglo XVI y en las iniciales del XVII se produzca una crisis general de la economía marítima. Aunque es cierto que algunas actividades, anteriormente en auge, como el transporte naval entre la Península y el norte de Europa sufrieron graves dificultades, precisamente éstas son las décadas de mayor auge de otras actividades de capital importancia como las pesquerías transoceánicas⁵⁰. En segundo lugar, de ser válida la exacta correlación entre la crisis económica y el aumento de la conflictividad, el número de pleitos debería alcanzar su máximo en las décadas centrales del siglo XVII, que coinciden con el fondo de la fase depresiva de la mencionada “crisis”. Paradójicamente, tanto en los fondos del Corregimiento, como en los de Hondarribia, a partir del máximo de la primera década del siglo el número de pleitos adopta una tónica descendente hasta las décadas de los 70 y 80.

Efectivamente, hasta las mencionadas décadas y siempre dentro de una tendencia general a la baja, el número de pleitos experimentó una evolución fluctuante, paralela en ambas instancias. A partir del máximo alcanzado en la primera década del siglo XVII, con 76 pleitos en el Corregimiento y 21 en Hondarribia, en las siguientes dos décadas se constata una tendencia al descenso: en el segundo decenio el número de pleitos desciende a 73 y 9

49 María Begoña Andrés y Clotilde de Olan, autoras de una evolución numérica de todos los pleitos civiles correspondientes al siglo XVI de los fondos del Corregimiento certifican, también, el súbito aumento del número de pleitos acaecido a partir de mediados del siglo XVI. Incremento constatado en todos los pleitos sobre asuntos muy diversos y que las autoras agrupan en 11 grupos temáticos: “agricultura”, “arrendamientos, censos, cartas de pago”, “caserías”, “concejos”, “ferrerías”, “ganado y carnicerías”, “herencias”, “montes, pastos, carbón”, “mundo del mar”, “obras de casas”, y “venta de casas y caserías”. El aumento constatado en todos los conjuntos temáticos constituye un claro indicio para desechar la hipótesis de la asociación entre incremento del número de pleitos y la “crisis”, pues actividades como la agricultura experimentaron un auge inusitado precisamente a partir de las décadas finales del siglo XVI. Evidencia esta que lleva a ambas autoras a limitarse a reseñar esta evolución ascendente de los pleitos sin aventurarse a mencionar sus causas, aunque significativamente consideran que “...no parece responder a un único factor desencadenante del conflicto...” (ANDRES, M.B. - OLARAN, C.: “Estudio de la conflictividad a través de los pleitos del siglo XVI del archivo del Corregidor de Guipúzcoa”, *Homenaje a J. Ignacio Tellechea Idígoras*. Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, 16-17 (1982-1983)).

50 HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi...”, op. cit., p. 357.

respectivamente, mientras que en la tercera el descenso es mucho más acusado, contándose con 53 y 1 pleitos respectivamente. Durante la década de los 30 se produce una breve recuperación en ambos casos, alcanzando cifras de 60 y 9 pleitos respectivamente. Pero en la siguiente década, en la de los 40, la tendencia vuelve a ser descendente, con 35 y 2 pleitos. Esta tendencia a la baja continúa en el caso del Corregimiento durante el siguiente decenio, descendiendo el número de pleitos a 23. En Hondarribia en cambio, en los 50 se inicia un leve crecimiento, alcanzando el número de 5. Esta tendencia al crecimiento se afianza en la década de los 60 en ambas instituciones, alcanzando valores de 33 y 11. Pero de nuevo en los 70 se produce un descenso del número de pleitos, disminuyéndose a 15 y 2 respectivamente. A partir de la década de los 80, a pesar de que las cifras correspondientes al Corregimiento continúan estancadas en 15 pleitos, se inicia una recuperación, elevándose a 5 los pleitos de Hondarribia. En los 90, el crecimiento es más nítido y se alcanzan cifras de 17 y 9 pleitos respectivamente.

A la hora de sopesar las causas que pudieron motivar el gran salto cuantitativo de inicios del siglo XVII y la tendencia general descendente de los siguientes decenios hasta la década de los 80, se podrían mencionar dos. En primer lugar, esta fluctuación podría ser el reflejo de la evolución experimentada por la economía guipuzcoana, consistente en una progresiva ruralización, a medida que los sectores secundario y terciario se sumían en crecientes dificultades⁵¹. Por tanto, el crecimiento de la conflictividad de principios de siglo sería el exponente de los problemas experimentados por las distintas actividades marítimas, al tiempo que el posterior descenso de la conflictividad lo sería de la creciente importancia adquirida por la agricultura. De manera que el descenso de la conflictividad sería el reflejo de la disminución de la importancia de las actividades marítimas en el conjunto de la economía y de la sociedad de Gipuzkoa.

En segundo lugar, se debe desechar la precedente afirmación teniendo en cuenta la anterior observación de que los momentos aparentemente de mayor crisis económica, acaecidos en los decenios centrales del siglo, coinciden con una disminución del número de pleitos. A lo largo de este trabajo se pondrá de manifiesto que desde la década de los 40 del siglo se inició una fase recuperadora de la economía marítima guipuzcoana, lo que por una parte explicaría la tendencia decreciente de los pleitos y por otra corroboraría la hipótesis antes mencionada de que los años de bonanza económica coinciden con un descenso de la conflictividad. Con todo, cabría preguntarse si la conflictividad judicial fluctúa sólo en función de las coyunturas económicas o lo hace también en consonancia con la evolución de los intereses económicos y sociales en liza.

En este sentido, a la hora de abordar la génesis de la legislación de las actividades marítimas, se afirmaba que entre finales del siglo XVI y principios del XVII, ante la creciente disputa entre los intereses contrapuestos en el seno de la economía marítima, se fue conformando un sistema de organización económico institucional de las actividades marítimas. Precisamente, este período coincide con el gran crecimiento experimentado por el

51 Véanse entre otros: BILBAO, L.M.: "Transformaciones económicas...", op. cit., pp. 115-143; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico...*, op. cit.

número de pleitos del Corregimiento y de Hondarribia. Es decir, el aumento cuantitativo de pleitos de fines del siglo XVI y principios del XVII sería el reflejo de los importantes conflictos de intereses que tuvieron lugar en ese momento en que se fraguaba un nuevo sistema de organización de la economía marítima. El posterior descenso del número de pleitos vendría motivado por la puesta en funcionamiento del mencionado sistema que trataba de aunar los distintos intereses contrapuestos en torno a la economía marítima, lo cual redundó en una disminución de la conflictividad.

La evolución experimentada por el número de pleitos con posterioridad a la década de los 80 del siglo XVII es muy significativa a la hora de afianzar esta última hipótesis. Arriba se mencionaba que en la década de los 90 se inició una fase ascendente del número de pleitos en ambas instituciones. Pero a partir de la primera década del siglo XVIII se produce un hecho de capital importancia. Por primera vez se rompe la correlación en la evolución numérica de los pleitos de ambas instituciones. Por una parte, los pleitos de Hondarribia continúan con la fase ascendente iniciada en los dos últimos decenios del siglo XVII, y durante la primera década del XVIII alcanzan su máximo histórico con 28 pleitos. A partir de entonces se inicia un proceso descendente, al principio lento, en la segunda década se contabilizan 19 pleitos, pero después brusco, descendiendo a 4 pleitos en la década de los 20. Las restantes décadas del siglo, con pequeñas fluctuaciones nunca superarán la barrera de los siete pleitos.

En suma, la evolución numérica posterior a los años 80 del siglo XVII de los pleitos de Hondarribia, es el reflejo de los cambios experimentados por el sistema de organización de la economía marítima, proveniente de principios de siglo. Anteriormente, se insistía que a partir de las décadas finales del siglo XVII se asistía al agotamiento del mencionado sistema, acentuado por las reformas introducidas por la Corona, a partir del advenimiento de los Borbones. En consecuencia, durante las décadas iniciales del siglo XVIII se tuvo que reelaborar un nuevo sistema en sustitución del precedente ya obsoleto. Algunas de las trascendentales transformaciones acaecidas fueron la creación de compañías privilegiadas como la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la concentración del tráfico marítimo casi en exclusiva en San Sebastián.

Efectivamente, el alza del número de pleitos de los decenios finales del siglo XVII y de los iniciales del XVIII sería un reflejo del aumento de los conflictos de intereses en torno a la conformación del nuevo sistema de organización de las actividades marítimas. Tras su puesta en vigor, el gran descenso del número de pleitos del resto del siglo sería la consecuencia de la centralización bajo la jurisdicción de San Sebastián de las principales actividades marítimas.

Por otra parte, la evolución experimentada por los pleitos del Corregimiento es diametralmente opuesta a la constatada en Hondarribia. Así el leve crecimiento numérico acaecido en la década de los 90 del siglo XVII fue sucedido por el más importante descenso sufrido hasta el momento. Así en la primera y segunda décadas del siglo se alcanzaron las cifras de 8 y 9 pleitos respectivamente. Aunque a partir de la década de los 20 del siglo XVIII se inició una nueva fase recuperadora, el número de pleitos nunca alcanzarían en lo sucesivo los valores de principios del siglo XVII, llegando, en la década de los 50, a un máximo de 35 pleitos.

Para comprender la “escasa conflictividad” del siglo XVIII hay que tener en consideración la introducción de un nuevo factor en el contexto jurisdiccional de la época, la creación del Consulado de San Sebastián. En lo sucesivo, el Consulado, como tribunal mercantil que era, conocería en parte importante los pleitos suscitados en el seno de la economía marítima. Aunque su jurisdicción se limitaba a San Sebastián, para entonces, esta ciudad constituía la principal, y en muchos aspectos, casi exclusiva plaza de contratación de la mayoría de las actividades marítimas. Ésta puede ser la causa de la disminución del número de pleitos en los tribunales ordinarios como el del Corregimiento.

A la baja de la primera y segunda décadas del siglo XVIII debieron contribuir también las dificultades ocasionadas por la Guerra de Sucesión, por cuanto supuso una disminución del tráfico naval. Es decir, de nuevo se constata una disimetría entre dificultades económicas y conflictividad, o cuando menos, de número de pleitos. De todas maneras, el factor más determinante para la explicación de esta baja debió ser el de la creación del Consulado de San Sebastián, ya que en Hondarribia, a pesar de todas las dificultades que afectaban al tráfico naval, continuó ascendiendo el número de pleitos. Se podría achacar este crecimiento de Hondarribia al gran desarrollo que experimentó el corso, al amparo precisamente de la coyuntura bélica. Efectivamente, seis de los nueve pleitos de la década de los 90 del siglo XVII, 18 de los 28 de la primera década del siguiente siglo, y cuatro de los 19 de la segunda década son relativos al corso. Pero aún descontando los pleitos generados en torno al corso se constata un importante crecimiento numérico en estos decenios. De manera que de los 3 pleitos de la década final del XVII se pasaría a los 10 y 15 pleitos de las dos décadas iniciales del siglo XVIII. Cifra, ésta última que anteriormente tan sólo fue superada en las décadas de tránsito del siglo XVI al XVII y que después tampoco se llegaría a alcanzar de nuevo.

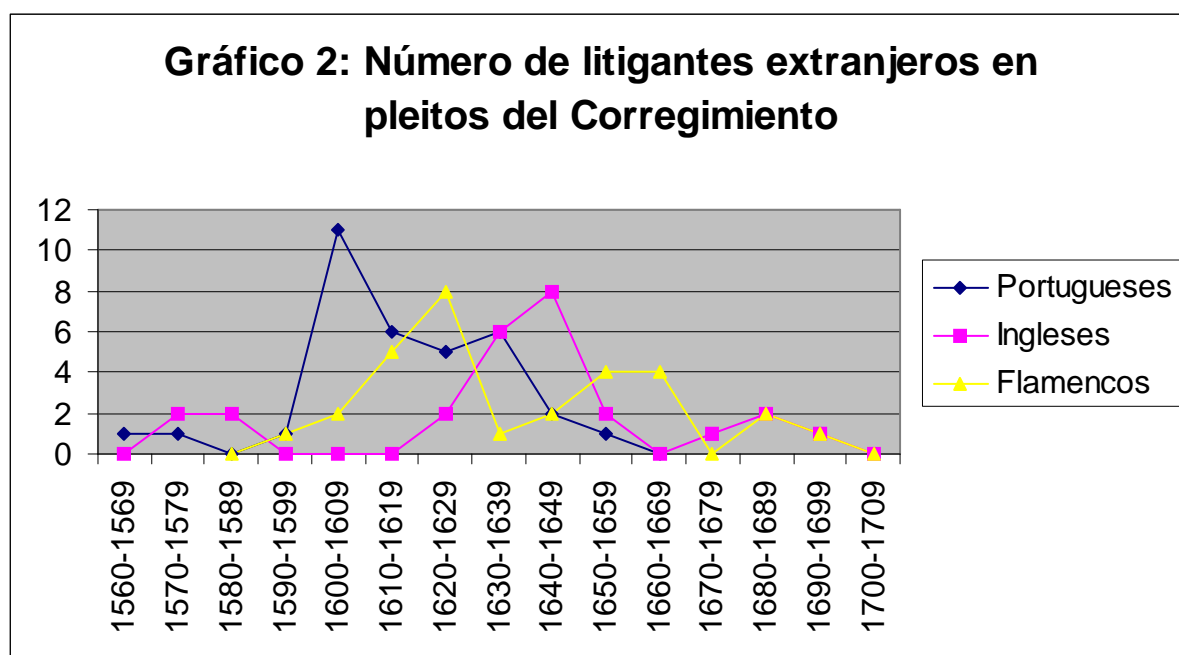
En cuanto al moderado crecimiento del número de pleitos observado en los fondos del Corregimiento durante las décadas centrales del siglo XVIII, debió ser consecuencia del anteriormente aludido proceso de consolidación del nuevo sistema de organización de las actividades marítimas. Proceso que culminó precisamente con la redacción de las ordenanzas de marina particulares para los territorios vascos en 1752. Es muy significativo que a partir del pico alcanzado durante la década de los 50 del siglo XVIII se inicie un paulatino descenso del número de pleitos. Descenso más acusado en las décadas finales del siglo, a pesar de constituir años de dificultades económicas y de gran presión por parte de las autoridades estatales en pos de la adecuación del sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa a los dictados y necesidades de la Corona.

2.4.2. Clasificación de los pleitos en función de la procedencia geográfica de los litigantes

El estudio de los litigantes puede constituir también un eficaz medio para indagar en los factores que condicionaban la evolución de los pleitos. A este respecto, los litigantes han sido analizados, primeramente, desde el punto de vista de su procedencia geográfica y en el siguiente apartado desde el de la intervención de las instituciones de gobierno en los procesos judiciales. Aspectos ambos muy a tener en cuenta para el estudio de los conflictos de intereses, ya que, por una parte los extranjeros constituyen grupos con intereses diferentes, y a veces opuestos, a los de los guipuzcoanos, y por otra la participación de las instituciones

como litigantes es una buena muestra de las acciones por ellas emprendidas al objeto de adecuar el funcionamiento de la economía marítima al compás de sus intereses.

En cuanto a la procedencia de los litigantes de los procesos del Corregimiento se refiere, destacan los portugueses, ingleses, flamenco-holandeses, franceses y sobre todo labortanos. Aunque también se constata la presencia de otras nacionalidades como alemanes y daneses, que por su carácter puntual no serán analizados. Siendo los casos de los franceses y de los labortanos de singulares características, dada su cercanía geográfica, serán estudiados los últimos. En lo que a los portugueses, ingleses y flamenco-holandeses se refiere, destaca que empiezan a aparecer en la documentación judicial en las décadas finales del siglo XVI, para desaparecer de la escena un siglo más tarde a finales del siglo XVII. La evolución de la presencia numérica de estas nacionalidades en los pleitos es muy similar en todos los casos, aunque cronológicamente desigual. En los tres casos, tras una débil e incluso vacilante aparición inicial, alcanzan su máxima presencia a lo largo de la primera mitad del siglo XVII, mientras que a partir de mediados de siglo decae su presencia hasta desaparecer totalmente a finales de siglo.



Atendiendo a las características de la evolución numérica de cada uno de los casos, en primer lugar destaca la alternancia cronológica de los picos numéricos de cada nacionalidad. Es decir, tras una inicial presencia muy limitada a finales del siglo XVI, durante la primera mitad del siglo XVII la presencia máxima de litigantes de cada nacionalidad se produce de forma alternativa. Son los portugueses los que inician el ciclo. Tras una presencia vacilante en la documentación de los decenios finales del siglo XVI (un litigante en las décadas de los 60 y 70 respectivamente; ninguno en los 80 y de nuevo uno en los 90), durante la primera década del siglo XVII alcanzan su máxima presencia con 11 litigantes. A partir de esta cota se produce un paulatino descenso de litigantes (seis en la década de los 10; cinco en los 20; seis en los 30; dos en los 40; y uno en los 50), hasta que a partir de los 60 dejan de aparecer en la

documentación como litigantes.

Los flamenco-holandeses son los que suceden a los portugueses. Tras una limitada presencia a fines del siglo XVI (un litigante en la década de los 90), en la primera década del XVII, época de pleno auge de la presencia portuguesa continúan con valores muy bajos, contando sólo con dos litigantes. Pero el declive numérico portugués coincide con el auge de los flamencos, pues en la década de los 20 asciende a cinco el número de litigantes, alcanzando su cota máxima en la siguiente década, la de los 30, con ocho litigantes. En los años 30 y 40 su presencia numérica experimenta un gran retroceso, coincidiendo con el auge de la presencia inglesa como a continuación se observará. Pero en las décadas de los 50 y 60 alcanzarán un nuevo techo, coincidente con el declive inglés, con cuatro litigantes en ambos decenios respectivamente. En las décadas finales del siglo XVII su presencia será escasa y vacilante hasta su extinción (ninguno en los 70; dos en los 80; y uno en los 90).

Tras una vacilante presencia a fines del XVI (dos litigantes en las décadas de los 70 y 80 respectivamente, y ninguno en los 90), la presencia inglesa es casi nula en las décadas de auge alternativo de portugueses y flamencos de inicios del siglo XVII (ninguno en las dos primeras décadas y dos en la de los 20). Pero como antes se aludía, las tendencias descendentes de portugueses y flamencos son sustituidas por el auge de la presencia inglesa. Así en la década de los 30 asciende a seis el número de litigantes ingleses y en los 40 a ocho. Pero tras esta cota máxima, en las siguientes décadas experimentan un gran declive, sustituidos por un nuevo auge flamenco (dos litigantes en los 50 y ninguno en los 60). En los decenios finales del siglo la presencia inglesa será también escasa y vacilante (uno en los 70; dos en los 80; y uno en los 90).

Las relaciones políticas y económicas mantenidas por la Corona con las mencionadas tres nacionalidades, a todas luces, condicionaron, en cierto modo, su presencia en la costa guipuzcoana. Quizás, el caso más evidente sea el de los portugueses. Incorporado su reino a la Corona hispana en 1580, es a partir de entonces cuando destaca la presencia portuguesa en los pleitos. Dicha presencia desciende bruscamente en la década de los 40 del siglo XVII, precisamente cuando se inició la rebelión portuguesa, y perdura hasta la década de los 50, desapareciendo en la siguiente, que es cuando se agudizó la guerra por la independencia de Portugal, culminada en 1668.

El ascenso de la presencia flamenca coincide con la Tregua de los Doce Años firmada en 1609 entre las Provincias Unidas y la Corona castellana, aunque quizás por inercia el ascenso continúa durante la década de los 20, rotas ya las hostilidades en 1621. Durante las décadas de los 30 y 40, en plena Guerra de los Treinta Años, se hunde la presencia flamenca en los pleitos guipuzcoanos. Reconocida la independencia holandesa en la Paz de La Haya de 1648, culminándose los enfrentamientos, de nuevo en las dos siguientes décadas de los 50 y 60 se produce un ascenso del número de litigantes flamencos. Presencia que se extenderá hasta finales de siglo, precisamente hasta la separación política de Flandes de la Corona española.

El aumento del número de litigantes ingleses de las décadas de los 30 y 40, coincide con el reinado de Carlos I Estuardo, que emprendió una política de no enfrentamiento con España. Tras la guerra civil iniciada en 1642 y la ejecución del rey en 1649, se instauró el régimen

republicano, iniciándose la guerra con España a partir de 1654. Por tanto, el importante descenso de la presencia de litigantes ingleses de las décadas de los 50 y 60 coincide con estos acontecimientos. Tras el Tratado de Lisboa, de 1668, en la que España aceptaba la independencia de Portugal y se ponía fin a los enfrentamientos con su aliada Inglaterra, vuelve a aparecer, aunque de manera muy limitada, la presencia de litigantes ingleses hasta fines del siglo XVII.

Aunque las coyunturas políticas internacionales contribuyan a la explicación de la evolución general de la presencia de los litigantes extranjeros en los procesos guipuzcoanos, restan aún diversas incógnitas que precisan del estudio de otros factores para su comprensión. Incógnitas no resueltas atendiendo a la mera evolución de la coyuntura política internacional, como por ejemplo, la casi nula presencia de litigantes extranjeros en el siglo XVI, en décadas como el de los 60, en que existe ya un importante volumen documental y los enfrentamientos internacionales no tuvieron inicio hasta fines de dicho decenio; la inexistencia de litigantes de las tres nacionalidades estudiadas a lo largo de todo el siglo XVIII; o las causas por las que el número de litigantes de determinada nacionalidad despuntan en una década concreta decayendo en otras. Con respecto a este último hecho, quizás el caso más paradigmático sea el de los portugueses. La coyuntura de relaciones políticas entre Portugal y la Corona española no constituye, ni mucho menos, una razón suficiente para explicar la escasa presencia portuguesa del último decenio del siglo XVI, el gran crecimiento numérico de litigantes de la primera década del siglo XVII, o el importante descenso de las décadas de los 10, 20 y 30, todas ellas de relaciones pacíficas entre ambas entidades políticas. En este sentido, hay que indicar que existen otros factores internos dentro de la economía marítima de Gipuzkoa que explican la evolución de la presencia de litigantes extranjeros.

En primer lugar destaca que, en coincidencia con la evolución numérica total de los pleitos, es durante la primera mitad del siglo XVII cuando mayor número de litigantes extranjeros aparece en la documentación, para decaer a lo largo de la segunda mitad. Coinciden, por tanto, los momentos de mayor conflictividad, reflejada en el aumento del número de pleitos, con el crecimiento también de la presencia de litigantes extranjeros. Anteriormente se planteaba la relación entre el aumento del número de pleitos de fines del siglo XVI y principios del XVII y la agudización de los conflictos de intereses que desembocaron en la plasmación de un nuevo sistema de organización de la economía marítima. Por tanto, cabría preguntarse si la evolución numérica de litigantes extranjeros constituye una prueba más de la validez de dicho planteamiento.

En segundo lugar, y al hilo de lo que se acaba de afirmar, hay que tener en cuenta que las distintas colonias de negociantes extranjeros constituían grupos de intereses económicos comunes, que en muchas ocasiones se oponían a los intereses propugnados por los habitantes del litoral guipuzcoano. Como más adelante se hará hincapié, los comerciantes extranjeros eran otros agentes más de la conflictividad, enfrentados a otros grupos de intereses contrapuestos. Por tanto, los años de especial presencia de litigantes extranjeros de determinado origen, pueden ser la expresión de coyunturas en que se agudizan los conflictos de intereses entre dichos grupos y los demás que integraban la sociedad del litoral. Años de agudización de los conflictos de intereses debido, tanto al aumento de la presencia física de negociantes de determinada nacionalidad, como a la existencia de coyunturas económicas

concretas, que desembocaron en una acentuación de las diferencias existentes entre los intereses de los naturales y de los extranjeros.

Una vez más, los avatares habidos en torno a la presencia portuguesa en Gipuzkoa aportan importantes datos acerca de los conflictos de intereses que tuvieron lugar, especialmente, con los comerciantes de San Sebastián. Desde fines del siglo XVI los portugueses se afincaron en diversos países del occidente europeo y en las colonias americanas, creando poderosas redes clientelares que trataban de controlar el tráfico comercial entre ambos continentes. Los portugueses afincados en San Sebastián constituían, por tanto, un duro competidor para los hombres de negocios de la villa. Éstos iniciaron diversas acciones legales para conseguir que los portugueses fuesen expulsados de la provincia, apelando incluso a razones extraeconómicas de tipo religioso y racial. Este enfrentamiento cuando mayor incidencia tuvo fue, sobre todo, en la primera década del siglo XVII y también en la segunda⁵². Precisamente, ambas décadas constituyen las de mayor presencia de litigantes portugueses en pleitos relacionados con las actividades marítimas.

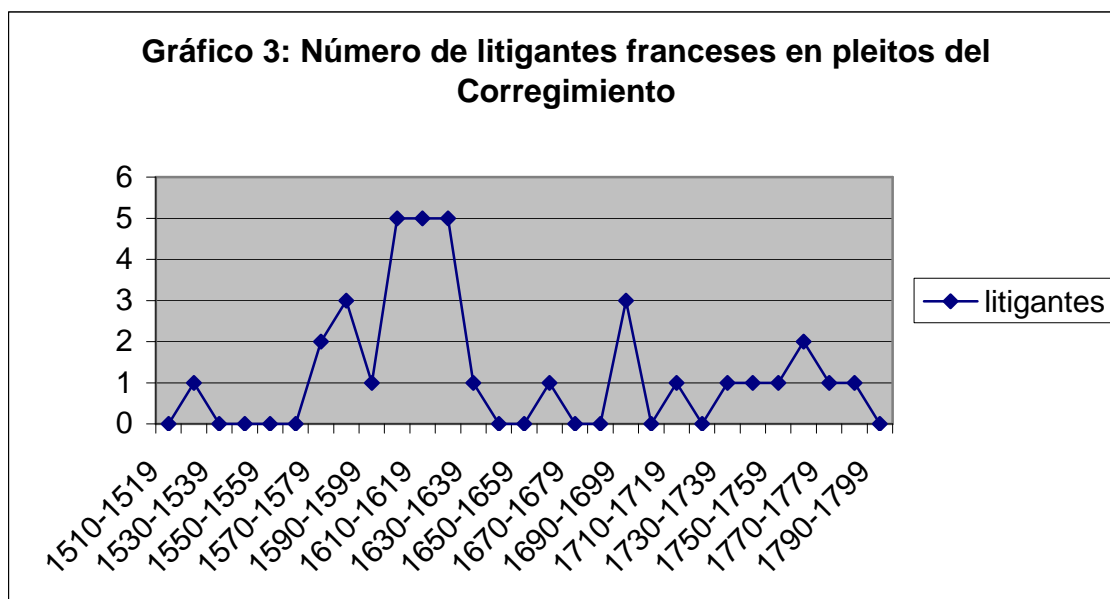
El caso de la presencia de litigantes franceses y sobre todo de labortanos es muy singular, dadas las especiales relaciones que mantuvieron con los guipuzcoanos. Debido a estas estrechas relaciones la evolución de su presencia constituye, si cabe, un medio mucho más eficaz para el estudio de las relaciones entre la evolución cronológica de los pleitos y de los conflictos de intereses. Los franceses⁵³ son los que más tempranamente afloran en la documentación, pues en el único pleito conservado en los fondos del Corregimiento de la década de los 20 del siglo XVI, uno de los litigantes era de esta nacionalidad. De todas maneras, es a partir de la década de los 70 cuando aparecen ya en la documentación de forma continuada.

Su presencia es casi constante a lo largo de toda la modernidad hasta finales del siglo XVIII. Aunque se observan también altibajos en cuanto a su presencia numérica, nunca llegan a las cifras alcanzadas en coyunturas determinadas por los litigantes de otras nacionalidades. En coincidencia con la evolución cuantitativa de los pleitos, destacan dos momentos álgidos en la presencia de litigantes franceses. En primer lugar, la época de mayor presencia se produce a partir de fines del siglo XVI y durante las tres primeras décadas del siglo XVII. La tendencia ascendente iniciada en las décadas de los 70 y 80, se interrumpe bruscamente en los 90, coincidiendo con la guerra entre ambas monarquías. Pero en las siguientes tres décadas se alcanza el techo de cinco litigantes. A partir de la década de los 30, coincidiendo con el inicio de los enfrentamientos bélicos que sostuvieron ambas Coronas hasta fines del siglo XVII, se produce un periodo de escasa presencia de litigantes franceses (en las décadas de los 40, 50,

52 ANGULO MORALES, A.: "La resistencia a un poder desconocido. La polémica de los mercaderes portugueses en Guipúzcoa (1600-1612)", en: PORRES MARIJUÁN, R. (Ed): *Poder, resistencia y conflicto...*, op. cit.; MORA AFAN, J.C. - ZAPIRAIN KARRIKA, D.: "Exclusión social en los siglos XVI y XVII: esclavos, judíos y "portugueses" en la Gipuzkoa moderna". *Vasconia*, 24, (1996), pp. 169-187.

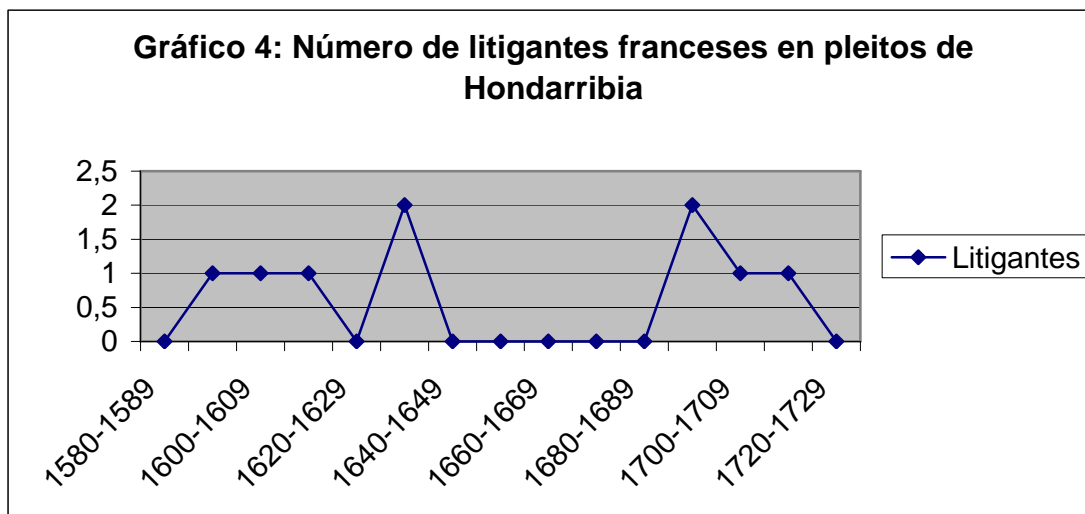
53 Con este etnónimo se denomina a todos los súbditos del rey de Francia, con excepción de los habitantes de la provincia vasca de Lapurdi, a los que se referirá como labortanos. Esta distinción es fruto de las estrechas y especiales relaciones que ambas provincias hermanas mantuvieron a lo largo de la Edad Moderna, sin que sea posible estudiar con acierto la economía marítima de Gipuzkoa sin tener en cuenta dicha realidad.

70 y 80 no hay litigantes franceses).



En segundo lugar, el segundo momento de mayor presencia francesa se produce en la década de los 90, alcanzando la cifra de tres litigantes. Posteriormente, tras algunos altibajos en las décadas iniciales, a lo largo del siglo XVIII será constante, aunque escasa, la presencia de litigantes de esta procedencia. Por supuesto, la coyuntura bélica no es apta por sí sola para explicar esta evolución cuantitativa. Aunque el primer momento de importante presencia y su posterior declive en los años 30 coinciden con la relativa paz habida entre Francia y España desde 1598 y los enfrentamientos iniciados a partir de 1635, esta lógica no es aplicable al alza de litigantes habido en la década de los 90 del XVII, decenio en que ambos Estados estuvieron en guerra hasta la paz de Ryswick de 1697. Como tampoco explica el que en la primera década del siglo XVIII, época de alianza entre ambas Coronas, no haya ningún litigante francés. Por tanto, una vez más parece que la evolución cuantitativa de los litigantes franceses también muestra dos momentos de especial intensidad de la conflictividad derivada de la confrontación de intereses. El primero, localizado hacia fines del siglo XVI y principios del XVII, en el que se gestó el sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa; y el segundo hacia fines del XVII y principios del XVIII, en que dicho sistema se adecuó a las transformaciones económicas y políticas habidas. De manera que los franceses constituirían otro grupo más de intereses diferenciados que se enfrentaban en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa.

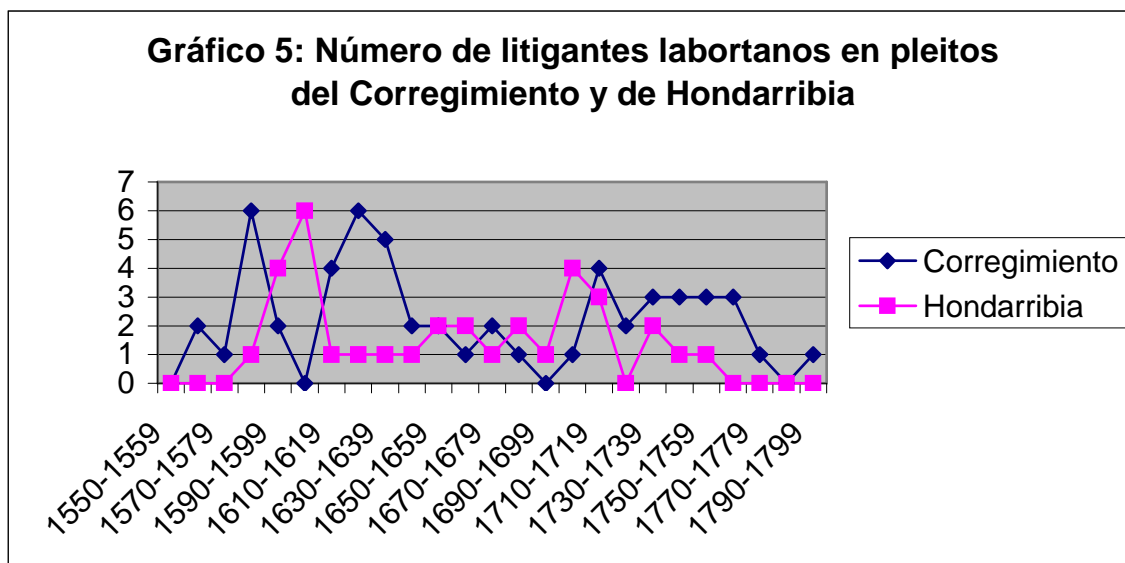
Los datos acerca de los litigantes franceses del archivo de Hondarribia son muy expresivos a este respecto. Destaca el hecho de que es precisamente a principios del siglo XVII y a finales de dicho siglo y principios del siguiente cuando aparecen en la documentación. Además son las décadas de los 30 y de los 90 del XVII, es decir, de pleno enfrentamiento entre ambas Coronas, cuando se alcanzan las cotas de máxima presencia de litigantes franceses. Estos datos constituyen por tanto una prueba más que reafirma la hipótesis arriba planteada.



De todas maneras, el estudio de la evolución numérica de los litigantes labortanos, tanto de los fondos del Corregimiento como de Hondarribia, resulta aún mucho más significativa para indagar en las causas que motivaron el devenir cuantitativo de los pleitos a lo largo de la Edad Moderna. Observando las curvas de litigantes labortanos de ambas fuentes, se constatan nuevamente dos períodos álgidos, uno entre finales del siglo XVI y principios del XVII, y otro a finales del XVII y primera mitad del siglo XVIII. El primero de los momentos de auge se inicia en el caso del Corregimiento durante la década de los 70 del siglo XVI, alcanzando la cifra de seis litigantes. Durante las dos siguientes décadas sufre un brusco descenso (dos en los 90 y ninguno en el primer decenio del siglo XVII). En cambio, en Hondarribia, precisamente es en estas dos décadas cuando se alcanzan los valores máximos (cuatro litigantes en los 90 y seis en la siguiente). A partir del segundo decenio del siglo XVII se reinicia la tendencia al alza en los fondos del Corregimiento, alcanzando las cifras máximas precedentes (cuatro litigantes en los 10 y seis en los 20). Este auge continúa en la década de los 30 con cinco litigantes, aunque se inicia ya la tendencia a la baja. Una vez más se constata la mayor presencia de litigantes, en este caso labortanos, en el momento histórico en que se fraguó el tantas veces mencionado sistema de organización de la economía marítima, constituyendo por tanto un momento de especial efervescencia de intereses contrapuestos que tiene su reflejo en los pleitos.

A partir de la década de los diez en Hondarribia, y de los 40 en el Corregimiento, se extiende un período de escasa, aunque continua presencia de litigantes labortanos hasta finales del siglo XVII. Es con el comienzo del nuevo siglo cuando de nuevo se reinicia la tendencia al alza. En el caso del Corregimiento es en la década de los 10 del siglo XVIII cuando se alcanza una nueva cota máxima con cuatro litigantes. Tras un bache en los 20, la cifra se estabiliza en tres hasta la década de los 50, y a partir de los 60 se produce la tendencia a la baja. De nuevo estas cifras nos revelan los cambios que experimentó el sistema de organización de las actividades marítimas a partir de finales del siglo XVII, proceso de transformaciones que no concluyó hasta la promulgación de las ordenanzas de marina particulares para Gipuzkoa de 1752.

Gráfico 5: Número de litigantes labortanos en pleitos del Corregimiento y de Hondarribia

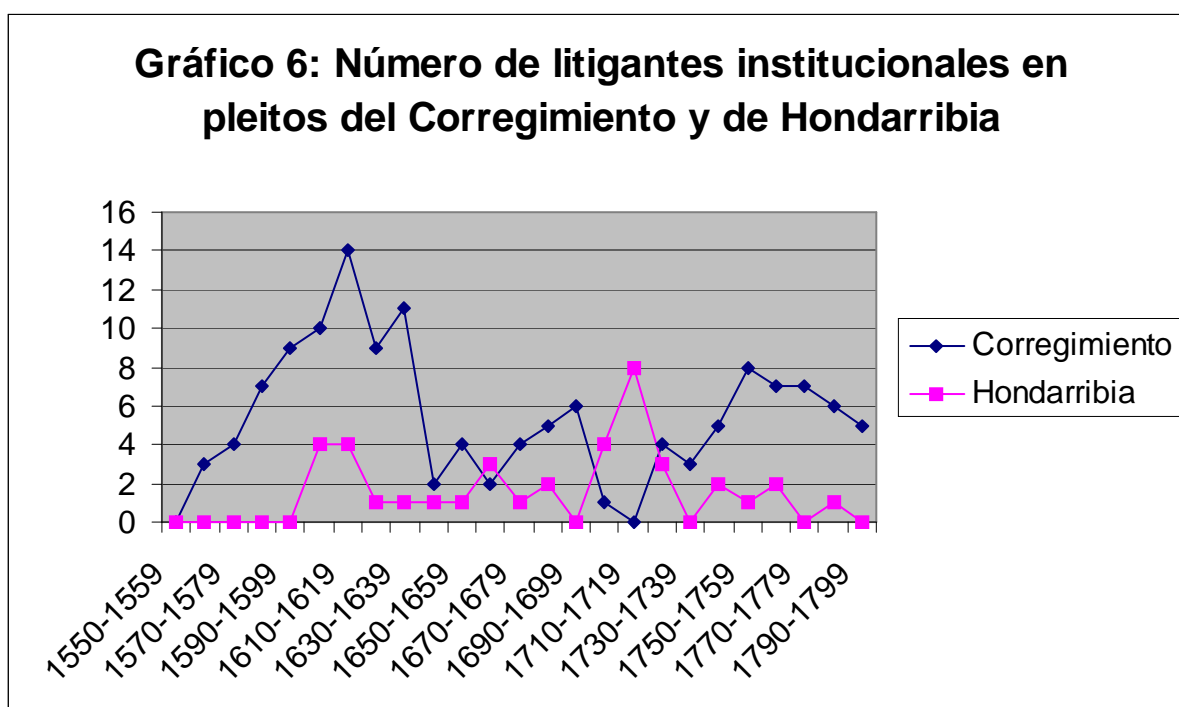


La evolución de Hondarribia es también muy expresiva; alcanza su nuevo máximo en el decenio inicial del siglo XVIII con cuatro litigantes. En las siguientes décadas se produce una evolución vacilante, tendente a la baja, con tres litigantes en la década de los 10, ninguno en los 20, dos en los 30, uno en los 40 y otro en los 50. A partir de entonces y a pesar de la intensa vecindad de la ciudad fronteriza con Lapurdi, no aparece en lo sucesivo ningún litigante labortano. Esta sorprendente evolución de Hondarribia constituye, quizás, la mejor prueba de que la evolución numérica de los pleitos depende, en gran parte, de las coyunturas de cambios económicos y del devenir de los conflictos de intereses. Una de las principales actividades en la que más activamente se ejercitaban los vecinos de Hondarribia a principios del siglo XVIII eran las pesquerías transoceánicas, actividad en la que era indispensable el concurso mutuo de capitales, mano de obra e infraestructuras de ambos lados de la frontera. Precisamente la crisis que afectaba a este sector durante este período desembocó en un intenso conflicto de intereses entre los diversos grupos sociales que participaban en ella. A partir de la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728), progresivamente, los capitales y la mano de obra de todo el litoral se fueron sumando a dicha empresa, hasta que hacia mediados del siglo XVIII actividades como las pesquerías transoceánicas se extinguieron. Llama la atención que la presencia de los litigantes labortanos se extienda hasta la década de los 50, a partir del que se produjo la definitiva decadencia y extinción de las pesquerías transoceánicas en Gipuzkoa.

2.4.3. Litigantes institucionales

Analizados los litigantes desde el punto de vista de su procedencia geográfica, a continuación se trata de estudiar la intervención como litigantes de las instituciones de gobierno en los procesos judiciales. El grado mayor o menor de intervención de las instituciones como litigantes puede constituir un eficaz medio para el conocimiento de las gestiones emprendidas por las distintas instancias políticas al objeto de adecuar el funcionamiento de la economía marítima a la satisfacción de sus intereses.

La presencia de las instituciones en los procesos judiciales conoce una vez más dos momentos álgidos, en primer lugar a fines del siglo XVI y principios de XVII, y en segundo lugar a fines del siglo XVII y primera mitad del siglo XVIII. Nuevamente, por tanto, destacan dos momentos históricos claves para el desarrollo de la economía marítima de Gipuzkoa. De todas maneras, entre los datos del Corregimiento y de Hondarribia existen algunas coincidencias y desavenencias significativas que merecen ser comentadas. La tendencia ascendente de fines del siglo XVI desemboca en el momento de mayor número de litigantes institucionales en los fondos del Corregimiento, alcanzando la cifra de 14 litigantes en la segunda década del siglo XVII. Son también momentos de auge en los fondos de Hondarribia, con cuatro litigantes en las dos primeras décadas del siglo. En el caso del Corregimiento a partir de la década de los 40 y en el de Hondarribia a partir de los 20, se inicia una fase depresiva que se extiende hasta las décadas finales del siglo. En suma, es muy relevante la intensificación de la intervención de las instituciones en los pleitos en esta primera etapa de capital importancia para el posterior devenir de la economía marítima de Gipuzkoa.



Durante los decenios finales del siglo XVII, se reinicia la tendencia alcista, aunque vacilante en el caso de Hondarribia, evidente en el del Corregimiento, en este caso, ascendiendo en la década final del siglo a seis litigantes. Todo ello como síntoma de las dificultades que afectaban al sistema organizativo de las actividades marítimas y de la intensificación de los conflictos de intereses. En el siglo XVIII la tendencia alcista se interrumpe bruscamente en el Corregimiento, al tiempo que en Hondarribia durante la década de los diez se alcanza la cota máxima de litigantes institucionales con un total de ocho. Posteriormente en este caso, se iniciará una tendencia descendente y en lo restante del siglo la presencia de litigantes institucionales en sus pleitos será vacilante y poco más que testimonial. En cambio, en el Corregimiento, tras el bache de principios de siglo se reinicia la tendencia al alza hasta la

década de los 50, alcanzando la cifra de ocho, para después reiniciar una tendencia decreciente que se extenderá al resto del siglo.

Estas desavenencias entre las cifras de ambas instancias son muy elocuentes al objeto de confirmar la validez de las hipótesis que se han planteado hasta el momento, ya que inciden en reafirmar las interpretaciones vertidas sobre las tendencias del número total de los pleitos y de la presencia de litigantes extranjeros. Efectivamente, esta desavenencia coincide exactamente con la observada en la evolución numérica total de los pleitos de ambas instituciones. Puede que la amistad franco-española iniciada durante la Guerra de Sucesión incidiera en una disminución de las tensiones entre los distintos intereses, lo cual explicaría la baja de principios de siglo de los fondos del Corregimiento. Aunque el inicio de la aplicación de las políticas intervencionistas de los Borbones desde fines de la década de los diez y la reactivación de los conflictos de intereses debieron redundar en el aumento de la intervención institucional en los pleitos, precisamente, hasta la década de los 50, en que las instituciones provinciales accedieron a inusitadas facultades jurisdiccionales sobre las actividades marítimas. En Hondarribia en cambio, con una economía ligada a unos sectores como las pesquerías o el corso que a lo largo de la primera del siglo XVIII perderían su anterior predicamento, se observa que la intervención institucional también evoluciona en consonancia con ese proceso. Las razones de la evolución general de los conflictos de intereses acaecidos en el seno de la economía marítima, hasta el momento apenas insinuadas, serán analizadas con profusión en los siguientes capítulos de esta investigación, dedicados al estudio de la conflictividad suscitada en torno al funcionamiento de cada una de las actividades marítimas.

3. PESCA DEL LITORAL GUIPUZCOANO

*“4/ Arpoia eskuan da
korajez beterik,
Etxabe Roke zegon
aurrian zut-zutik;
ez al zaio ertetzen
balia urpetik,
ezarri zion, firme!,
bizkar-ezurretik,
jendiak esan zuen:
“Orrenak egin dik!”*

*9/ Ikusi dutenian
balia ur-mintzian,
bi arpoi sartu dizke
gogor biotzian;
indarrak aplakatu
odol ixurtzian,
ez da geio esnatuko
arnasa aitzian,
derrepente il zaigu
ia illuntzian.”¹*

¹ Versos compuestos por Roque Etxabe, arponero de Zarauz que relata las azañas de la ballena capturada en 1878, cuya osamente se expone en el Aquarium de San Sebastián (ZAVALA, A.: *Arrantzaleen bizitza...*, op. cit., pp. 32-33).

3. PESCA DEL LITORAL GUIPUZCOANO

Con el propósito de evitar el recurso a clasificaciones actuales de la actividad pesquera, se ha preferido el empleo de la expresión “pesca del litoral guipuzcoano” para delimitar tanto el ámbito como el objeto de este capítulo. Efectivamente, las actuales clasificaciones de la actividad pesquera -pesca de altura, de litoral, de bajura, etc.- no se adecuan a las realidades existentes en la Edad Moderna. En consecuencia, se utiliza un factor geográfico, el del litoral guipuzcoano, para delimitar los mencionados ámbito y objeto. Este método de clasificación, por una parte permite englobar todas las actividades pesqueras desarrolladas en el litoral guipuzcoano. Actividades como la pesca de besugo, clasificada hoy en día como pesca litoral, o la pesca de sardina, clasificada actualmente como pesca de bajura, u otras, al presente extinguidas y, por tanto, al margen de las clasificaciones actuales de la pesca, como las pesquerías de las playas, rías y estuarios por medio de redes barrederas, nasas, etc., que en el pasado estaban estrechamente vinculadas, de manera que difícilmente se podrían estudiar unas sin tener en cuenta las otras.

Por otra parte, posibilita la diferenciación de las actividades pesqueras desarrolladas en el litoral guipuzcoano de otras protagonizadas por sus vecinos en aguas lejanas, como las cacerías de ballenas en el resto de la cornisa cantábrica, las pesquerías en el litoral francés e irlandés, o las grandes pesquerías transoceánicas en aguas americanas y árticas. Estas últimas modalidades, que bajo la denominación de “pesquerías” serán englobadas en el siguiente capítulo de este trabajo, se distinguen de las desarrolladas en el litoral guipuzcoano no sólo por el mero factor geográfico, sino por que sus modos de organización y estructuración eran diferentes, acordes a unos intereses económicos también distintos. En consecuencia, experimentaron una evolución histórica heterogénea, aunque ciertamente, las relaciones entre las distintas modalidades en ocasiones eran muy estrechas.

3.1. MONOPOLIZACIÓN SEÑORIAL DE LOS RECURSOS PESQUEROS

Según lo observado en los precedentes capítulos, la pesca fue una de las actividades marítimas más afectadas tanto por los procesos de señorialización como por el intervencionismo institucional. Ello condicionó de manera decisiva los conflictos de intereses que se gestaron en su entorno a lo largo de la Edad Moderna. Ya se ha descrito antes el proceso de apropiación señorial de los recursos pesqueros del litoral que desembocó, en primer lugar, en el establecimiento de monopolios pesqueros detentados por los concejos de las villas y en segundo lugar, en el sometimiento de los monopolios detentados por algunos señores particulares a los dictados de las ordenanzas municipales. En suma, a lo largo de la Edad Moderna continuó en vigor la explotación de cuño señorial de los recursos pesqueros, monopolizados por diversos concejos y señores laicos y eclesiásticos. En consecuencia, se sucedieron también los conflictos entre los pocos privilegiados que se beneficiaban de dichos monopolios y la mayoría de los vecinos desprovistos de la posibilidad de gozar de los recursos pesqueros más inmediatos a los lugares en que habitaban. Desde el punto de vista señorial, la pesca constituía una fuente más de obtención de rentas. A tal fin, la acción señorial, incidía sobre todo de dos maneras, por una parte directamente percibiendo rentas sobre las capturas de pescado y por otra imponiendo monopolios de explotación de los recursos, de los que obtenían rentas arrendando su explotación.

3.1.1. Imposición de rentas

Además de los concejos, incluso algunas instituciones eclesiásticas y cofradías de mareantes percibían rentas más o menos voluntarias sobre las capturas aportadas por sus vecinos y miembros. Los conflictos surgían cuando estas exacciones se extendían a los foráneos que acudían a determinados puertos a vender o comprar las capturas de pescado. En la mayoría de los casos, estos conflictos, se circunscriben a puertos de destacado peso específico dentro del conjunto de la economía marítima de la provincia, tanto por constituir importantes centros de contratación mercantil a la manera de San Sebastián, como por ser puertos de gran concentración de industrias de conservas de pescado como eran Mutriku y Getaria.

En el caso de San Sebastián, según las ordenanzas confirmadas por los Reyes Católicos, la Cofradía de San Pedro percibía el 2% de las capturas de pescado que aportasen las embarcaciones a cualquiera de los puertos de San Sebastián. Este impuesto afectaba tanto a las pequeñas embarcaciones pesqueras como a los barcos que se dedicaban a las pesquerías transoceánicas, y se cobraba con el propósito de suplir los gastos de mantenimiento de la lumbrera de la farola del castillo de La Mota. A mediados del siglo XVI fue Hondarribia, importante centro de inversión en pesquerías transoceánicas, la que inició acciones contra esta imposición. A partir de finales del siglo XVI el protagonismo de las acciones contra esta imposición pasaría al campo de la pesca del litoral, síntoma de la importancia que por aquellas fechas había alcanzado la actividad. En 1596 Martín de Isasti, vecino de Getaria, inició acciones ante la Provincia contra la Cofradía de San Pedro de San Sebastián por el derecho recaudado a las capturas de pescado que había aportado a la mencionada villa². Pero estas acciones no consiguieron la derogación de esta imposición y en 1620 fue la propia Cofradía la que inició acciones en el tribunal del Corregimiento contra unos pescadores de Hondarribia que se negaban a contribuir lo correspondiente a sus capturas aportadas a San Sebastián³.

De modo que, posteriormente, la Cofradía de San Pedro continuó percibiendo esta renta y se sucedieron también las muestras de descontento. Así en 1666 Francisco de Goitia e Ignacio de Soquin, en representación de la Cofradía de mareantes de Getaria solicitaban a la Diputación el nombramiento de un comisionado que entendiese en el conflicto. Al tiempo que la Cofradía de San Sebastián argüía que cobraba la renta por ordenanzas y ejecutorias concedidas por los reyes, la de Getaria argumentaba que hasta hacía un año nunca se les había reclamado semejante derecho y que disponían de privilegios confirmados por los reyes autorizándoles la libre venta, exentos de cualquier impuesto, de pescado y otras “cosechas” en toda la provincia. A pesar de los empeños de los de Getaria, la Cofradía de San Pedro de San Sebastián continuó imponiendo sus rentas, pues en 1679 Tomás de Vidasoeta, mayordomo de la Cofradía de Getaria y activo inversor corsario⁴, volvió a quejarse al respecto ante las Juntas

2 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 1,30.

3 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 258.

4 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 428, 442-443.

Generales reunidas en Mondragón. La Junta comisionó a don Pedro de Salinas para que estudiara el caso. El comisionado inició su investigación interrogando a Santuru de Olano, vecino de Getaria, quien declaró que habiendo acudido a San Sebastián con un flete de una chalupada de merluza fue obligado, bajo amenazas, a contribuir con el 2% de su valor⁵. Se desconoce el final de este pleito, pero de hecho la Cofradía de San Pedro de San Sebastián continuó en lo sucesivo percibiendo esta renta.

Algunas instituciones, tanto concejiles como gremiales, de municipios que disponían de un importante sector pesquero y de transformación de pescado, también procedían a obtener rentas de la actividad. Rentas que afectaban tanto a los pescadores foráneos, que acudían a sus puertos a vender sus capturas, como a los trajineros o pequeños comerciantes que adquirían el pescado para su transporte y venta en el interior. La percepción de impuestos a los pescadores foráneos constituía una práctica muy onerosa. En primer lugar, para los pescadores que acudían a estos puertos procedentes de otros aquejados de graves limitaciones geofísicas (caso de puertos de accesibilidad peligrosa como Deba, Zumaia, Zarautz y Orio) o legislativas (los puertos de Pasaia y San Sebastián sometidos a sus restrictivas ordenanzas que imposibilitaban el desarrollo de la industria de transformación de pescado y, en consecuencia, de la actividad pesquera). En segundo lugar, constituían un serio escollo para el desarrollo, en general, de la actividad pesquera del litoral guipuzcoano, ya que las autoridades e instituciones de los puertos pesqueros de mayor importancia (Mutriku y Getaria) mostraban una actitud poco favorable al fortalecimiento de la pesca a nivel provincial. Se mantenían en una postura muy localista tratando de favorecer solamente a los pescadores vecinos suyos, imponiendo trabas a los foráneos, considerados como una peligrosa competencia a tratar de eliminar o cuando menos disminuir. Al tiempo, en muchas ocasiones, consideraban a la pesca como una mera fuente de obtención de rentas, y de ocupación de los más desfavorecidos.

El caso de San Sebastián resulta, realmente, paradigmático. Tal como se ha expresado en el capítulo anterior, sus ordenanzas municipales imponían severas restricciones al desarrollo pesquero tanto de su puerto como del de Pasaia, sometido a su jurisdicción. Además de someter a los pescadores vecinos de ambos puertos a la obligatoriedad de vender todas sus capturas en la calle de la Pescadería para el abasto público de la ciudad y de prohibir a los de Pasaia la elaboración de conservas de pescado, a partir de 1759 estableció un peso público en la Pescadería para el pesaje, en exclusiva, de todo el pescado que se vendía en la ciudad. En lo sucesivo, el peso de la Pescadería constituyó otra fuente más de obtención de rentas para el concejo, pues sus usuarios serían sometidos al importe de un canon al arrendador del peso, que era rematado cada año por el concejo al mejor postor. Puede que esta medida constituyera una causa más del inicio del descontento de los pescadores-marineros de Pasaia, cuyas primeras muestras corresponden al año 1762, tal como en el último capítulo de esta investigación se especifica. Descontento que impulsó la definitiva institucionalización de la Cofradía de esta localidad⁶.

Por supuesto, las quejas y los conflictos fueron frecuentes. En 1611 Adrián de Arizabalo,

5 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/26.

6 A.G.G.-G.A.O., CO CM, 00.13; 00.86; 00.87; 00.88; 00.102; 00.103; 00.104; 00.146; 00147; 00.148.

vecino de Pasai Donibane se quejaba en las Juntas Generales reunidas en Hondarribia, de que, bajo la denominación de alcabala, se cobraban derechos a las embarcaciones foráneas que vendían pescado fresco en Getaria⁷. En Mutriku, la Cofradía cobraba impuestos incluso a los pescadores de Deba que por temporales arribaban a su puerto y vendían allí sus capturas. Así en 1701 la villa de Deba solicitó a la Provincia que no se les aplicaran semejantes exacciones, al tiempo que el alcalde de Mutriku abogaba por la pervivencia del impuesto. Hay que tener en cuenta que el concejo de Mutriku se beneficiaba de estas prácticas de la Cofradía desde que ambas instituciones llegaron a un acuerdo en 1665 para que la Cofradía trasladase su “peso menor”, usado en el pesado del pescado, al “peso mayor” municipal⁸. A instancias de Deba, los pescadores de Orio y Zumaia comparecieron ante el escribano Agustín de Aranza, comisionado de la Provincia, para dirimir la cuestión y declararon que en casos de arribada forzosa a Getaria no contribuían derecho alguno por la venta de sus capturas en dicha villa. Desgraciadamente el proceso fue interrumpido sin que se conozca su desenlace⁹.

Las imposiciones a los trajineros que adquirían pescado con destino al interior de la provincia, además de las quejas de los propios afectados, provocaban la oposición de las autoridades de los municipios del interior. Como más adelante se hará hincapié, la pesca constituía para las autoridades provinciales y de los municipios del interior una fuente barata de abastecimiento alimenticio de sus habitantes, especialmente de los más desfavorecidos. Acciones como las de Mutriku que, con la denominación de alcabala, cobraba derechos a los trajineros que adquirían pescado en la villa, provocaban un encarecimiento del pescado y la consecuente oposición de las autoridades de las localidades del interior afectadas. Así en sucesivas Juntas Generales se produjeron quejas contra la actitud de Mutriku; en 1550 fue Tolosa la que se quejaba, en 1584 Zumaia, y en 1589 Azkoitia¹⁰.

3.1.2. Monopolios pesqueros

A lo largo de la Edad Moderna continuaron en pleno vigor los monopolios pesqueros, como las nasas emplazadas en los cursos fluviales y las exclusivas de explotación de los recursos pesqueros de determinados tramos del litoral y de los cursos bajos de los ríos. Estos monopolios permanecían en manos de señores particulares, laicos y eclesiásticos, y de algunos concejos, quienes procedían a su arrendamiento, generalmente a compañías de arrendadores e inversores pesqueros. Estos últimos se encargaban de la explotación de los monopolios pesqueros, de manera que los propietarios se desentendían del proceso productivo, limitándose a percibir las rentas provenientes de su arrendamiento. El modo de explotación de estos monopolios y de funcionamiento de estas compañías se abordará más adelante.

7 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 2,4.

8 A.H.P.G., 1/2639.

9 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/30.

10 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: Op. cit., Tolosa 19/29 Abril 1550 ; Zumaya 14/25 Abril 1584 ; Rentería 15/25 Abril 1589.

Los establecimientos monopolistas fueron fuente de continuos conflictos a lo largo de toda la modernidad. Por una parte, los sectores sociales que no disfrutaban de los beneficios de estas pesquerías, integrados por concejos de poblaciones ubicadas aguas arriba de los cursos fluviales que albergaban estas exclusivas pesqueras, y por los pescadores de baja extracción social que conformaban la mayoría de los vecinos de las localidades en las que existían los mencionados establecimientos, se oponían a su pervivencia por los perjuicios que les acarreaban. Por otra parte, los poseedores y beneficiarios de las exclusivas pesqueras se oponían tanto a la proliferación de nuevas instalaciones que repercutiesen en la disminución de sus beneficios, como a que el resto de los pescadores participasen en el disfrute de los recursos pesqueros.

En primer lugar, algunas villas del interior de la provincia se oponían a la presencia de las nasas en los cauces bajos de los ríos que bañaban sus jurisdicciones. Se trataba de villas populosas e importantes centros de concentración de la industria ferrona, como Hernani o Tolosa. Precisaban de la navegación fluvial para abastecer de vena, o mineral de hierro, sus ferrerías y la pesca de sus ríos constituía, además, un importante complemento alimenticio de sus habitantes más desfavorecidos. La presencia de las nasas suponía un serio obstáculo tanto para el transporte fluvial como para el acceso desde el mar de especies como el salmón, mújoles, lubinas, etc. Como antes se ha mencionado, ante los continuos conflictos, ya en 1484 la Provincia elaboró una ordenanza mandando que las nasas dejasen expedita la tercera parte del curso de los ríos¹¹. Pero esta orden era frecuente y continuamente incumplida tanto por la ambición de los naseros, que trataban de ampliar sus nasas más allá del límite establecido por la ley, como por causas naturales debido a que las nasas consistían en obstáculos en los que se concentraban los sedimentos que continuamente aportaban las aguas, de manera que llegaban a colmatarse por completo provocando estorbos y perjuicios a la navegación así como a las labores agrícolas de las orillas.

Villas como Hernani abogaron continuamente por la eliminación de las nasas, o cuando menos por su reducción a lo estipulado por las leyes. Las periódicas colmataciones y destrozos provocados por las avenidas, obligaban a los naseros a realizar continuas reparaciones o traslados de lugar de las nasas. Estas circunstancias, en que determinadas nasas se hallaban inutilizadas y sus propietarios trataban de repararlas o trasladarlas de lugar, eran aprovechadas por sus opositores para iniciar acciones en su contra. La nasa que la casa y linaje de Parientes Mayores de los Murguia poseía en el río Urumea a su paso por el barrio de Ergobia, en Astigarraga, existente desde antes de 1484, permaneció en su localización original hasta 1577¹². Pero en 1582 fue trasladada de lugar lo cual dio pie a las quejas de Hernani ante la Diputación¹³. Las quejas se reprodujeron en años posteriores: En 1589 se quejaban los aleros de Hernani; en 1599 la propia villa contra las nasas de las casas de

11 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451. Véase el documento nº1 del Apéndice Documental.

12 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/68.

13 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 5 Diciembre 1581/ 16 Abril 1582.

Murguía y de Zapiain; en 1605 de nuevo Hernani contra ambas nasas¹⁴. La nasa de Murguía tuvo que ser reconstruida en 1680, pero para 1713 de nuevo estaba arruinada y se tuvo que volver a reparar. Esta circunstancia fue una vez más aprovechada por Hernani para quejarse en 1716 ante las Juntas Generales reunidas en San Sebastián contra los perjuicios que la nasa ocasionaba. Pero de nuevo después de ser arruinada en 1723 fue reconstruida en 1725. La villa reinició sus acciones contra la casa de Murguía ante la Diputación, secundada por la localidad Navarra de Goizueta, ubicada aguas arriba del Urumea y que les acusaba de entorpecer el tráfico fluvial de vital importancia para la industria ferrona. Pero don Juan Felipe de Murguía presentó testimonios de aleros de Hernani declarando que la nasa no estorbaba a la navegación. De todas maneras la villa acudió a la Chancillería de Valladolid la cual designó un comisionado para que midiese las nasas y las redujese a lo estipulado por la ley¹⁵.

En 1693 Hernani denunciaba ante las Juntas Generales reunidas en Bergara los graves perjuicios provocados a la pesca y a la navegación por una nasa instalada por San Sebastián en el barrio de Loiola. Hernani consideraba que dicha nasa era ilegal pues excedía los límites impuestos por las ordenanzas y solicitaba que la Provincia nombrase comisionados que estudiaran el caso. La Junta delegó el caso en manos de la Diputación, pero ésta se limitó a ordenar que se cumpliera la legislación al respecto. Por fin ambas partes alcanzaron un acuerdo en 1695, de manera que la nasa de Lazonenea, que así se llamaba, permitiera la navegación y la “subida” del pescado¹⁶.

Estos conflictos también se reprodujeron en otros ríos en que había nasas. En el Oria, Martín Ruiz de San Millán, señor de la casa de San Millán construyó en 1516 una nasa en la presa de Agaraiz, de su propiedad, aguas abajo de Villabona. La villa de Tolosa se quejó ante las Juntas Generales reunidas en Deba, las cuales nombraron un alcalde de hermandad para reunir información al respecto. Tras ello fue de nuevo enviado para requerir al demandado la retirada de la instalación. El señor de San Millán apeló a la Chancillería, la cual emitió una sentencia amparando su derecho a instalar la pesquera. Más tarde en 1607 la villa de Tolosa volvió a quejarse ante las Juntas Generales de Errenteria de que el doctor Plazaola había instalado una nasa en Usurbil que incumplía lo mandado por la ordenanza, y de que en Orio habían construido otra nasa, que a pesar de ser de las dimensiones adecuadas, por las noches procedían a cerrar con redes la tercera parte abierta del río¹⁷.

En 1697 era Usurbil la que presentaba un memorial ante las Juntas Generales quejándose de que en contra de lo dispuesto en las Juntas Generales celebradas el año 1640, en las que se volvió a refrendar la ordenanza que mandaba que las nasas debían dejar expedita la tercera

14 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 15/25 Abril 1589. / A.G.G.-G.A.O., R.12 (1599); R.14 (1605).

15 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,7 (1716); JD IM, 2/12/68; JD AM, 96,3; JD AM, 97.

16 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,12; JD IM, 2/12/49.

17 A.G.G.-G.A.O., R.15.

parte del cauce de los ríos, Orio tenía dispuestas dos nasas que excedían dichos límites. Según Usurbil, suponían un grave perjuicio para la navegación “... *por estar atravesadas las nasas con el fin de que los salmones y pezes que se escaparen de la una entren nezesariamente en la otra y que no puedan pasar a otras nasas que ay en el mismo rio*”¹⁸. Como más adelante se hace hincapié, la villa de Usurbil aprovechó la circunstancia de la construcción de varios galeones para la Armada Real en astilleros ubicados en su jurisdicción para arremeter contra las nasas de Orio.

En el Bidasoa, en 1721 eran Lesaka, Bera, Etxalar, Aranatz y Igantzi, las Cinco Villas de Navarra, poseedoras de una importante industria ferrona que se abastecía de mineral en parte a través de su cauce, las que emitieron una queja a las Juntas Generales reunidas en Erreterria. Solicitaban que las nasas de Hondarribia respetasen la legalidad, dejando un tercio del río abierto a la navegación¹⁹.

En segundo lugar, dentro de los marcos territoriales y jurisdiccionales en los que se hallaban enclavadas las exclusivas pesqueras, también surgieron acciones en contra de la pervivencia de los monopolios pesqueros ya existentes o del establecimiento de otros nuevos. La iniciativa corrió a manos de los desposeídos del disfrute de los beneficios pesqueros, así como de los propietarios de infraestructuras monopolistas que se oponían a la creación de otras nuevas por la competencia que ello acarrearía.

Por un lado, los propietarios de las nasas mostraban una actitud muy celosa en contra de la proliferación de otras instalaciones similares frente a las suyas y a favor del cumplimiento de la ordenanza de 1484 por las demás instalaciones que no fueran las propias. Un caso paradigmático de este conflicto es el acontecido a principios del siglo XVI en el Oria. Ante los continuos enfrentamientos entre los propietarios de las nasas debido al escaso cumplimiento de la legalidad en cuanto a sus dimensiones, en 1505 las Juntas Generales reunidas en Mondragón comisionaron al alcalde de Hermandad de San Sebastián para que acudiera al lugar y procediera a la medición de las nasas existentes y al amojonamiento del espacio al que debían circunscribir su extensión. El alcalde midió la nasa de Achega, propia del linaje homónimo y ordenó su reducción a los límites legales. A continuación hizo lo mismo con las nasas de Saría, Arritarte y Naza Pozu -la única que respetaba las medidas legales-, propias de la comunidad de Aginaga, y con la nasa de Gironda. Pero la villa de Orio y la comunidad o universidad de Aginaga apelaron. El señor de Achega a su vez también apeló, alegando que con el único propósito de lucrarse la villa de Orio y la universidad de Aginaga procedían a cerrar el río con sus nasas impidiendo prácticamente la navegación y el acceso aguas arriba del pescado, menoscabando así el patrimonio real, al cual pertenecían todos los ríos de uso público. El señor de Achega, aunque miembro de uno de los linajes de Parientes Mayores más destacado del litoral de Gipuzkoa, mostraba en esta ocasión una actitud favorable a la limitación de los abusos que cometían los propietarios de las nasas dispuestas ante la suya. No era el bien público lo que le impulsaba a semejante posicionamiento, más bien era la presencia de dichas nasas perjudiciales a sus intereses, al

18 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/55.

19 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,10; JD AM, 96,3; JD AM, 97.

dificultar el acceso de las embarcaciones a su puerto de Kaparotz, y disminuir el volumen de pesca que accedía río arriba²⁰.

Las Juntas Generales decidieron que, dada la dificultad de establecer una regla fija para la medición de todas las nasas, cada vez que se construyese una nueva o se reparase alguna de las existentes acudiesen los comisarios de la Provincia, junto con los representantes de la villa de Tolosa, y procediesen a establecer las medidas que debían tener. La ordenanza de 1484 no es que fuese suprimida con esta decisión, sino que sus redactores la pretendían adecuar a la realidad existente en cada caso. Todo ello debido a la evidente insuficiencia de la ordenanza de 1484, que dejaba las puertas abiertas al fraude aprovechando la irregularidad del caudal de los cauces²¹. Por supuesto, detrás de esta decisión se hallaban los intereses de las poderosas villas del interior, como Tolosa, enemigas, como anteriormente se ha señalado, de la presencia de nasas en los cauces bajos de los ríos. Tolosa aprovechó el conflicto entre los propios e interesados en las pesquerías monopolistas para tratar de establecer su control sobre las nasas, de manera que no supusieran un obstáculo a sus intereses. Por supuesto la opinión de los poderosos municipios del interior prevaleció en la decisión a adoptar por las Juntas²².

20 Alegaba que "...semejantes rios heran de mi Corona Real impedir nin ocuparlos para que el dicho uso e exercicio de navegar se ympediese segun derecho nin lo tal podian hazer ocupar ni enajenar nin impedir de que resultaria pues que el dicho rio publico e caudal hera de la Corona Real que ningund edificio privado sin mi lizencia expresa se podia fundar e edificar en el dicho rio para haver de ocupar el dicho uso e exercicio de navegar como hera notorio que se impedia e ocupava en muy grand manera tomando lo mejor del rio e la maior parte en el dicho camino e rio publico e haciendo dar con los dichos edificios privados a la otra parte el rio e canal e al uso del navegar en gradisimo perjuicio de los hermanos de la dicha hermandad e bien andantes de estos mis reinos e en deservicio mio e disminucion de mis rentas reales, e porque aun otras nazas asi suias como otras heran mas antiguas e de mas tiempo fechas e mejores mas arriva de la dicha canal en // (fol. 35 v.) lugares donde cosa ninguna non perjudicava al uso ni exercicio de navegar nin impedir directa ni indirectamente su exercicio, e asi de derecho en lo publico en perjuicio de otro non podian edificar nin poner las dichas nazas haciendo perjuicio a otros vezinos de lo comun e publico..." (A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, C. 278-39. Esta Ejecutoria viene también recogida en: A.G.G.-G.A.O., CO MCI, 2451).

21 El problema consistía en que no era lo mismo medir los cauces con pleamares de mareas vivas, que es cuando más se ampliaba su extensión, o en bajamares de mareas vivas en las que sucedía todo lo contrario. Por supuesto, a la hora de dilucidar el espacio que debían ocupar sus nasas, los naseros preferían medir los cauces en pleamares de mareas vivas. Aparentemente respetaban la legalidad, pero en la práctica, con mareas normales en que el cauce de los ríos era mucho menos extensa, sus nasas excedían los límites legales. Hecho que se acentuaría lógicamente en las bajamares, especialmente de mareas vivas.

22 "...E luego los dichos Corregidor, Junta e Procuradores dijeron que oydas las parttes en tanto quanto lo podian e devian ser e por los quitar de todo devate e question e haciendo e consideracion ha que ellos segund de la calidad de la causa sobre que e como es no podrian dar cierta durable nin perpetua sentencia, que en cada un año o algunos años no se obiesen de poner nuevos remedios por reclamos que habria porque asi con venas, como con otras cosas que se echan en el dicho rio suele hir mas angosto e apartado unas vezes que otras e a que hay en el creciente e mangoante e quando la dicha mengoante biva muy estrecho e quando creciente mucho ancho de manera que no puede haver ygualdad para en todo tiempo pasar navios pinazas e vateles e alas e otras // (fol. 36 v.) fustas e asi mismo sobir los pescados asi salmones como otros por el dicho rio sin que impedimiento se les pusiese con las nazas de Orio e otras para se poner ciertas señales e mojones que no se hubiesen de mudar e fuesen perpetuos e aqui aunque la tercia parte del dicho rio quedase desembarazada unas vezes abria cierta anchura para todo lo que dicho es, e otras non como a parecido e se a mostrado por esperiencia e queriendo proveer e proveiendo en ello con la mas ygualdad que ser puede ; Acordaron que devian mandar e mandaron que al tiempo que las dichas nazas se obiesen de fazer o se reparar para recojer e pescar los dichos salmones e otros pescados en ellas, que en los lugares donde se han de hazer e armar hayan de yr e baian Ynigo Ruiz de Echeverria e Juan Perez de Echazarreta e asi hidos hagan parezer ante si a los dueños e señores de las dichas nazas e lo fagan saver al concejo de la villa de Tolosa para que embie alli una persona adelante de ellos..." (A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, C. 278-39. / A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451).

Orio y Aginaga apelaron la sentencia en la Chancillería. Solicitaban que simplemente se aplicara la ordenanza de 1484, como se había venido haciendo desde entonces. Negaban que las nasas, tal como se hallaban dispuestas, ocasionaran los perjuicios que se les achacaban. Añadían que el pleito se había originado por la desmedida ambición del señor de Achega, “...*Porque la otra parte so color de la cosa publica procurava su proprio e particular interese e querria destruir las nazas de sus partes e que con ellos no pudiesen tomar pescado ni salmones algunos con pretesto de su pasaje a una naza que el tenia que estava a la postre de todas...*”. La Chancillería en 1512 corroboró la decisión de las Juntas Generales, refrendada mediante una Real Ejecutoria. En consecuencia, los comisionados de la Provincia, con el concurso de un representante de Tolosa y de algunos de los propietarios de las nasas procedieron a medir y a amojonar las nasas del Oria²³.

Mientras tanto, hacia 1510 doña María Miguélez de Urdaiaga y su hija doña Leonor de Avendaño, dueñas de la casa solar de Urdaiaga-Jauregia, construyeron una nueva nasa frente a la de Gironda. Esta última pertenecía a partes iguales a la propia casa de Urdaiaga-Jauregia, al monasterio de San Bartolomé de San Sebastián y a Juan Pérez de Zuaza. La priora y monjas del monasterio, arguyendo los perjuicios que a sus intereses pesqueros ocasionaba la nueva construcción, emplazada frente a la nasa de Gironda, que desde tiempo inmemorial de más de 60 años disfrutaban pro indiviso todas las partes, iniciaron acciones contra las señoras de Urdaiaga. El pleito acabó en 1513 en la Chancillería con sentencia favorable a las demandadas²⁴.

Unos años más tarde, en 1518 la villa de Orio construyó una segunda nasa, la de Olaberrieta, uno de cuyos extremos se apoyaba en la ribera de los términos pertenecientes a la Real Colegiata de Roncesvalles. Este monasterio consideró lesionados sus derechos, pues entendía que pertenecía a sus bienes la mitad del cauce de la parte del río que bañaba sus posesiones. En consecuencia, demandaba la retirada de la nasa o el reparto de sus beneficios. Orio por su parte, argumentaba que le pertenecía la jurisdicción y la posesión sobre el cauce y todas las marismas que inundaran las aguas en pleamares. Para evitar males mayores, ambas partes decidieron someterse al arbitraje de dos árbitros designados uno por cada parte. La sentencia arbitral reconocía a Orio el derecho exclusivo sobre el río y, por tanto, la libertad de establecer nasas donde le pareciese. Por su parte, reconoció a la colegiata el disfrute exclusivo de los bienes ganaderos y forestales del término del monte Andatza²⁵.

Un caso idéntico se produjo en 1535 cuando Orio procedió a establecer una de sus nasas en la confluencia en el Oria del río Santiago, cuyo extremo llegaba hasta las tierras de la casa solar de Arrazubia. Doña María Ruiz de Arrazubia, señora de la homónima casa, inició acciones contra la villa reclamando su posesión hasta la mitad del cauce del Oria. Constituyó un capítulo más de la discordia en torno a la pertenencia y aprovechamiento de los recursos

23 A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, C. 278-39. También en: A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451 (1698).

24 A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, C. 283-2.

25 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451.

del curso bajo del Oria entre la villa de Orio y la casa solar de Arrazubia proveniente de tiempo atrás y ya analizado en el capítulo inicial de esta investigación. Por apelación de la demandante el proceso concluyó en la Chancillería en 1536 con sentencia y Ejecutoria favorable a Orio²⁶.

Con el tiempo, los antiguos propietarios de las nasas llegaron incluso a pretender el derecho exclusivo a poseer nasas. Trataron de detentar el exclusivo derecho de ejercer la pesca con fines comerciales, procurando eliminar o cuando menos limitar los usos tradicionales y comunales de los ríos. En este sentido, en 1708 Ignacio de Aizpurua, vecino de la comunidad de Zubieta y dueño del caserío Aizpurua y de una nasa, instalada junto a la presa del molino que poseía a medias con la comunidad de Zubieta, inició acciones en el Corregimiento contra Agustín de Irigoien, vecino de Usurbil, por una nasa que había construido frente a la suya²⁷. Demandaba el derribo de dicha obra.

El Corregidor mandó al demandante que expusiese el derecho que le asistía para introducir semejante denuncia. Aizpurua declaraba que “...*Segun le parece tiene derecho claro de denunciar la supra citada naza por el perjuicio que tiene declarado, y en esta suposición aora tres o quatro años denunçio otra que quiso hazer Miguel de Echeveste vecino de la villa de Usurbil y quedo sin continuar con la obra...*”. En una nueva declaración afirmaba, “...*Lo otro por que en dicho rio publico esta proivido el hazer nazas, y solo permitido las antiguas. Lo otro por que el dicho Agustin a ynttentado hazer naza salmonera con guerettas, sin que ttenga permiso para ello y si lo hiçiese causaria grave perxuiçio a la naza de mi partte...*”. En suma, consideraba que el derecho exclusivo a poseer nasas pertenecía a aquéllos que los disfrutaban desde antiguo.

El demandado por su parte alegaba que “...*la obra que ha echo mi parte no es de naza salmonera, sino es un cerrado en la presa bieja de Yruzubieta para de berano para coger pescados, y dicho cerrado solo ocupa una poca porcion en el salto de la agua, y porque aora dos o tres años mi parte hizo y concluio dicha obra de cerrado... Y por que concurre con lo referido que en dicho parage que es comun, sienpre y en toda memoria de onbres se han echo cerrados por diferentes vecinos para coger de verano pescados menores...*”. Los testigos presentados por el demandado corroboraron la versión de que dicho paraje era de uso comunal y que siempre se habían construido cerrados. Uno de los testigos afirmaba que, “...*En todo tiempo se ha tenido al referido paraje donde se halla dicho zerrado por comun, y ha visto han formado diferentes vezinos de esta dicha villa zerrados de piedra mobediza para cojer pescados en tiempo de berano...*”. Ante estas evidencias el Corregidor desestimó la demanda.

Los propietarios de las nasas, eran miembros de una élite de encumbrados linajes que consideraban que tan sólo los linajes de cierto abolengo, nobleza y riqueza tenían el derecho de construirlas y poseerlas. En este sentido, el caso de Ignacio de Aizpurua es muy elocuente.

26 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 2821-3 L. 510. Véase copia de esta Ejecutoria en: IMAZ, J.M.: *La industria pesquera...*, op. cit., pp. 156-163.

27 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1945.

Unos años antes, a finales del siglo XVII había ejercido de administrador de los bienes del capitán Ignacio de Soroa, afamado constructor naval de Usurbil. A la muerte de Soroa decidió junto con Domingo de Lizaso, curador de los hijos menores del capitán, emplear algunas cantidades de la herencia en la construcción de una nasa en tierras pertenecientes al linaje de Soroa. En esta ocasión Aizpurua no esgrimió el argumento de la antigüedad para oponerse a la construcción de la nueva nasa, como lo haría poco después en el pleito anteriormente comentado. Es más, en el pleito suscitado en 1698 entre los constructores navales al servicio del rey, afincados en el astillero de Mápil, y los propietarios de las nasas, que será analizado con posterioridad, Aizpurua, al ser interrogado por la nasa de reciente construcción de los Soroa, declaraba que en el inventario de los bienes del difunto capitán Ignacio de Soroa no figuraba ninguna nasa²⁸.

Para obtener una perspectiva más completa de las actitudes y acciones de Ignacio de Aizpurua hay que tener en cuenta otros detalles que aporta la documentación. Entre los constructores navales al servicio de la Armada y opuestos a los propietarios de las nasas en el pleito de 1698 se hallaba el maestro Miguel de Echebeste, miembro de un importante linaje de constructores navales. Parece que Aizpurua no olvidó ni perdonó esta oposición mostrada por Echebeste. Así posteriormente en 1708, como se expresa arriba, se jactaba de haber impedido a Miguel de Echebeste la construcción de una nueva nasa. Parece, por tanto, que los intereses que impulsaban a Aizpurua a la hora de oponerse o de apoyar la construcción de una nueva nasa, además de económicos, eran de índole social e incluso personal. Se puede afirmar que para Aizpurua, el estatus social de los propietarios de las nuevas nasas y el carácter de las relaciones sociales y personales que con ellos mantenía importaban tanto como sus intereses económicos. Es más, como a lo largo de este trabajo se irá comprobando este tipo de actitudes ambivalentes e incluso contradictorias no constituían una excepción, ni mucho menos; antes más, eran lo habitual en la sociedad guipuzcoana, además de admitidas y toleradas por las doctrinas morales en boga durante la época moderna²⁹.

Algunos años más tarde, en 1744, era la marquesa de San Millán, propietaria de ferrerías en Lasarte, y descendiente de un linaje con intereses pesqueros en el Oria desde principios del siglo XVI, tal como se ha comprobado antes, la que se quejaba ante la Diputación por la construcción de una nasa en el puente de Zubieta por Lucas de Zatarain, vecino de la misma comunidad. Según afirmaba, dicha nasa, aunque respetaba las dimensiones legales, impedía el transporte de vena por el río. La Diputación indagó si la nasa era de nueva planta o no. Los miembros del concejo de Usurbil interrogados, declararon que la nasa se había construido en un lugar donde anteriormente existía una nasilla o “alcortea”³⁰. De todas maneras se desconoce el final del conflicto pues el expediente se interrumpe en este punto.

Este tipo de enfrentamientos se extendieron también a otros cursos fluviales como el

28 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451.

29 Voz del euskera que actualmente significa majada o redil para el ganado; es decir, un cerrado para contener ganado.

30 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/78.

Urumea. En 1792 doña María Josefa de Camino y Beroiz, poseedora del mayorazgo de la Torre, de Hernani, demandó ante el tribunal del Corregimiento a José Bernardo de Galardi y otros seis vecinos de Hernani que habían construido una nasa, cerrando el canal de desagüe del molino de Ceago, de su propiedad. Doña María Josefa solicitaba la destrucción de la nasa por haber sido construida sin su consentimiento. Aunque era cierto que parte de la nasa abarcaba las aguas que provenían de la mencionada acequia, el origen del conflicto, según los demandados, era que dicha nasa había sido emplazada aguas abajo muy cerca de dos nasas que Juan José de Miranda, molinero arrendador del mencionado molino, tenía dispuestas en torno al molino.

Los demandados acusaban por su parte al molinero que para privar de agua a su nasa, por las noches, procedía a cerrar el paso del agua por la acequia de desagüe, disminuyendo el caudal necesario en el río para la navegación. Añadían que en todas las presas y acequias de molinos y ferrerías del Urumea la pesca había sido siempre libre, sin que sus dueños hubieran hecho contradicción alguna. Consideraban que “...*aun quando estubiese la naza erigida en la acequia del molino de Ceago tienen también a su favor la disposicion de las leyes que permiten pescar libremente en los ríos publicos, no solamente a los naturales de los pueblos sino tambien a los extrangeros...*”³¹. Se desconoce la conclusión del pleito, pues la demandante apeló a la Chancillería, la cual emitió una Real Provisión ordenando el traslado de los autos a aquel tribunal.

Por otro lado, quienes emprendieron las más activas iniciativas contra la existencia de los monopolios pesqueros fueron los sectores sociales menos favorecidos, que pretendían, como se acaba de expresar, el disfrute común de los recursos pesqueros, liberalizando la pesca. Las primeras acciones tuvieron lugar hacia mediados del siglo XVI. En 1542 el capitán Martín de

31 Los demandados añadían otras afirmaciones más subidas de tono, pero que merecen ser recogidas para conocer la opinión que los propietarios de nasas merecían al resto de los pescadores que pretendían competir con ellos: “...Y porque lo cierto y lo que resulta es que el terreno donde se hallan las acequias vajas del molino de Ceago es de varios particulares a quienes les ha quitado el mismo río, y la contraria no ha justificado que tenga halli terreno alguno propio, a no ser que quiera llamar suos todos los terrenos por donde pasan las aguas que despide su molino, quando ni en las mismas aguas en el instante mismo que salen de su molino puede pretender derecho alguno por ser publicas, y comun el uso y el derecho de pescar en ellas como lo dicen todos los testigos de mi parte y es cosa natural y perceptible a qualquiera. Y porque lo que el mismo molinero hace en las acequias vajas de su molino para aprovecharse de la // (fol. 95 v.) pesca que pueden producir las aguas que vajan por dichas acequias, puede hacer otro qualquiera ; y supuesto que el tiene colocadas muy cerca del molino dos nasas para pescar salmones, qualquiera otro tiene el mismo derecho de poner naza en sitio donde no puede perjudicar al molino, pues de lo contrario seria conceder al molinero y a su amo un derecho exclusivo de pescar salmones impidiendo a estos como les impide con la presa el subir río arriba, y haciendo que se dirijan a la acequia vaja del molino para pescarlos el mismo, disponiendo de este modo de todo el río y sus acequias contra la libertad y derecho que tiene todo el mundo de pescar así en el río como en las acequias. Y porque dicen muy bien los testigos de mi parte que el molinero de Ceago no podrá pescar tantos salmones como ha pescado asta aora subsistiendo la naza puesta por mis partes, y esta es la madre del cordero en este pleito ; pues Doña Maria Josefa de Camino y Beroiz parte contraria quisiera que su molinero la llevase salmones en abundancia para regalarse y para obstar su vanidad y como para este efecto la incomoda mucho la naza puesta por mis partes, ha pretendido en estos autos el que se quite esta por medio de un recurso en que por si mismo se descubre su ineptitud e injusticia, como regularmente sucede en los asuntos que no tienen otro fundamento que el fin particular y un ciego empeño de ensalzar sus cosas aun con perjuicio del publico o de tercero ; y siendo este el unico espíritu con que se ha dirigido la contraria en este // (fol. 96 r.) expediente corresponde el que no solo se desprecie absolutamente su recurso, sino tambien el que sea condenada en todas las costas que sin el menor motivo y tan voluntariamente ha hecho causar en estos autos...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 4259).

Hondarra, vecino de Orio, obtuvo una Real Provisión ordenando al Corregidor que investigara los agravios que ocasionaban a la pesca el empleo de redes barrederas y almadrabas en Getaria y Zarautz. El demandante denunciaba que dichas redes eran empleadas por extranjeros y que con ello ahuyentaban la sardina que capturaban los naturales. Esta Real Provisión fue leída en las Juntas Generales de ese año reunidas en Hernani, y fue la misma Junta la que inició el conocimiento de este pleito³².

Informado de la demanda, el concejo de Getaria alegaba que poseía un antiguo privilegio para poder arrendar la pesquería con redes barrederas en su bahía y así se acostumbraba desde tiempo inmemorial³³. Añadía que desde 1539 estaba arrendada a Joan López de Zarauz y Francisco de Estella para diez años. Solicitaba que antes de proceder a adoptar decisiones se oyeran las alegaciones de los interesados y se informara al Corregidor acerca de dicho privilegio. Las Juntas Generales designaron a Martín Pérez de Percaztegui como comisionado para que acudiera a Getaria, Zarautz y Orio a recabar información. Procedió a interrogar a cinco testigos de Getaria, tres maestros pinaceros de Zarautz y otros tres testigos de Orio, dos de ellos maestros pinaceros. Todos coincidían en que las redes barrederas se utilizaban en Zarautz desde hacía cuatro o cinco años y en Getaria desde hacía tres. Que la pesquería de Getaria lo tenían arrendado Joan López de Zarauz y Francisco de Estella por 10 ducados anuales, y la de Zarautz lo tenían unos “nyçardos llebantiscos”³⁴. Tanto con las redes barrederas como con las almadrabas pescaban sobre todo anchoa y sardina, que curada se exportaba envasada en cestas hacia Lapurdi y el interior peninsular y en barriles sobre todo al Levante o costas mediterráneas de España, Francia, Saboya, Piamonte e Italia, así como hacia la fachada atlántica francesa y Flandes. También se pescaban albuces o mújoles y otros pescados que se consumían en la propia provincia. Juan Miguel de Aguirre, pescador de Getaria puntualizaba que “...la red barredera de Çarauz tiene un nyardo que se llama Miguel Cobro estrangero arrendado de la villa de Çarauz...y la de Guetaria tienen Francisco de Estella e Juan Lopez de Çarauz arrendado del concejo por diez años, y la anchoba y sardina que matan lleban pa llebante syn pagar derechos el Rey por la mar...”. Juan Martínez de Aguirre, vecino de Getaria añadía que “...La sardina e anchoba lleban lo mas pa llebante los nyardos anchobado...”.

En cuanto a los beneficios y los perjuicios que estas artes acarreaban, las opiniones de los testigos divergían. Los tres testigos de Orio coincidían en que tanto las redes barrederas, usadas en Getaria y Zarautz, como las almadrabas, usadas en Getaria y Orio, eran perjudiciales para la pesca. En Getaria tres de los testigos eran de la misma opinión;

32 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/10 (4DP8).

33 No era tan inmemorial este privilegio de pesca exclusiva que disfrutaba el concejo de Getaria sobre las aguas de la bahía de Malkorbe. Tal como se comentaba en el inicial capítulo de esta investigación, fue otorgado en 1452 por Juan II. Véase al respecto: IMAZ, J.M.: *La industria pesquera...*, op. cit., pp. 169-171.

34 Denominados también *Niardos*, eran italianos súbditos del ducado de Saboya, oriundos de Niza, ciudad perteneciente al citado ducado. La llegada de estos Niçardos o habitantes de Niza se produjo en el contexto de la guerra iniciada entre Francia y España en 1535. El ducado de Saboya, aliado del emperador, fue invadido por Francia en 1536, y por la Tregua de Niza, firmada en 1538, el ducado de Saboya, junto con el Piamonte, pasó a manos de Francia.

afirmaban que de no usarse las redes barrederas aumentarían sus capturas “...y los trabajadores de la costa bibiryan mejor y con menos trabajo y no son los dichos redes barrederos buenos para nynguno syno pa sus duenos...”. Consideraban que los únicos beneficiados por estas prácticas eran los inversores en las compañías que se dedicaban al arrendamiento y explotación de las pesquerías de Getaria y Zarautz. Inversores integrados en algunos casos por extranjeros y en otros por miembros de elevada posición social y económica como era el caso de Joan López de Zarauz, jefe del linaje de Parientes Mayores de los López de Zarauz.

La gran mayoría de los vecinos de estas villas, dedicados a la pesca, no tenían más opciones que trabajar como asalariados al servicio de dichas compañías o dedicarse por su cuenta a la pesca con artes de escaso potencial de captura y, por tanto, de poco valor comercial por no poder competir con las grandes artes empleadas en las pesquerías monopolistas. Los pequeños pescadores denunciaban que “...con el cordel ni con redes pequenos no matan tan bien como solian matar en los tiempos pasados.”.

Pero no todas las opiniones de los testigos coincidían. Así Ochoa Martínez de Aguirre, de Getaria, aunque se mostraba contrario a las redes barrederas, consideraba que las almadrabas eran beneficiosas pues aumentaban las capturas y repercutían en el abaratamiento del pescado. Juan Pérez de Gorostiaga, vecino de Getaria, opinaba que ambos tipos de redes eran beneficiosas, pues además de abaratar el precio del pescado, la villa obtenía rentas de su uso. Añadía que los más perjudicados eran las propias compañías pesqueras que arrendaban las pesquerías municipales pues debían abonar sus correspondientes rentas, “...y vee que los arrendadores querrian estar libres sy el concejo les diese libertad del dicho arrendamiento porque no tienen provecho...”. Incluso dos maestros pinaceros de Zarautz mostraban una actitud favorable al empleo de las redes barrederas. Uno de ellos, Juan Miguel de Olasso, consideraba que la red barredera era beneficiosa para la villa, pues se empleaban en su manejo unos veinte hombres durante el período de cuatro o cinco meses en que se utilizaba, y “...por que los hombres ganan su jornal quando trabajan con la dicha red y asy bien mugeres e nynos los unos en carrear y lo otros en salar y con ello se gana mucho dinero...”. Añadía que “...Los que tienen en renta dicha red suelen dar a los que bienen mucho pescado de lo que matan de balde a probes y a los que ban a la ribera...”.

A pesar de estas disensiones las Juntas Generales de 1545, reunidas en Zestoa, prohibieron el uso de estas redes, permitiendo tan sólo las redes ordinarias. Las villas de Zarautz, Getaria, Deba y Mutriku nombraron sus procuradores y solicitaron la revocación de dicha orden. Lo mismo solicitaron los interesados en la compañía pesquera que tenía arrendada la pesquería de la bahía de Getaria. Pero en las Juntas Particulares de Bidania de 1546 Domingo de Aranibar, de Orio, denunció que a pesar de la prohibición se continuaban empleando las redes barrederas. La Junta envió a Getaria un Alcalde de Hermandad que tras recibir testimonios de que Francisco de Estella y Joan López de Zarauz continuaban usando las redes prohibidas, procedió a castigar a los infractores. A Francisco de Estella le impuso una multa de 50 ducados y embargó como prenda sus bienes, consistentes en 150 barriles de anchoa, una red almadraba, una red barredera, que poseía a medias con Joan López de Zarauz, cuatro redes ordinarias de pescar sardinas y otros bienes y enseres domésticos y de plata. A Joan López de Zarauz le impuso una multa de 100 ducados y a modo de prenda le obligó a declarar los

bienes que poseía, consistentes en su casa-torre con sus pertenencias y los juros y rentas sobre las alcabalas de la villa de Getaria.

Los procuradores de los demandados solicitaron la reintegración de las redes requisadas, argumentando que la prohibición fue promovida por algunos intereses particulares que temían el abaratamiento de los precios del pescado por la abundancia de sus capturas. Añadían que dichas redes eran beneficiosas pues repercutían en el descenso de los precios del pescado y daban empleo a muchas personas en las labores de captura y elaboración de conservas de pescado. Pero en la votación realizada en las Juntas Generales de 1546, reunidas en Azpeitia, prevaleció la opinión de que dichas redes se debían prohibir. Los demandados, integrados por los concejos de Zarautz, Getaria, Zumaia, Deba y Mutriku y por Francisco de Estella, Joan López de Zarauz, Juan Martínez de Elcano, Juan de Basurto y Domingo de Campos, interesados en la compañía pesquera que explotaba la pesquería de la bahía de Getaria apelaron en la Chancillería de Valladolid³⁵.

La Chancillería emitió un auto ordenando que en plazo de 15 días remitiera la Provincia los autos del pleito. Los demandantes volvieron a declarar que, a pesar de haber apelado, la Provincia continuaba conociendo en esta causa por lo que solicitaban la anulación de todas las órdenes emitidas por la Provincia en esta causa y la devolución de las redes. La Chancillería emitió un auto ordenando la devolución de las redes. El procurador de la Provincia alegó que desde tiempo inmemorial tenía jurisdicción para conocer en este caso, pero la Chancillería emitió otro auto mandando que la Provincia se inhibiera del conocimiento de esta causa. La Provincia volvió a presentar idénticas alegaciones, pero un nuevo auto confirmó el anterior. Por tanto el conocimiento de este pleito fue continuado por el tribunal. Ambas partes hicieron nuevas probanzas, pero los precedentes autos a todas luces prevalecieron, pues en lo sucesivo continuó en vigor el uso de redes barrederas en las pesquerías de tipo monopolista³⁶.

A pesar de que algunos testimonios de 1542, como el de Juan Pérez de Gorostiaga, dejaban entrever cierto descontento de los arrendadores de las pesquerías monopolistas municipales, debido a la renta que debían contribuir a los concejos, lo cierto es que nunca protagonizaron iniciativas en contra de la pervivencia de dichas exclusivas pesqueras. Al contrario, los únicos beneficiados de dichas pesquerías, además de los municipios que percibían sus rentas, eran los arrendadores, miembros de grupos sociales acomodados, los únicos con capacidad económica suficiente para afrontar los importantes desembolsos de dinero, necesarios para adquirir y reparar las artes de pesca, contratar personal e infraestructuras (pescadores, conserveros, embarcaciones, lonjas para la elaboración y almacenaje de las conservas,...), pagar las rentas, adquirir materias primas para la conservación de las capturas (sal, barriles,...), etc.

35 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4.

36 El pleito se interrumpe sin que figure la sentencia definitiva. De todas maneras el tribunal no emitió ningún auto que contradijera las anteriores por lo que se presume que la Provincia tuvo que devolver las redes requisadas y consentir su uso. De todas maneras los pormenores de este proceso serán analizados con mayor profusión un poco más adelante.

Es más, al objeto de capitalizar sus inversiones, los arrendadores progresivamente promovieron que las exclusivas pesqueras fueran más estrictas, impidiendo otras modalidades de pesca que ejercían el resto de los vecinos en las inmediaciones. Por supuesto estas acciones crearon aún mayor descontento entre los desposeídos del goce de las mencionadas pesquerías. En 1567, el concejo de Zarautz, además de arrendar la pesquería de su playa, procedió a hacer lo propio con la captura del cebo, denominado también “gueldo”, tal como venía haciendo desde tiempo atrás. Dicho cebo era empleado por los pescadores ordinarios de sardina, quienes debían surtirse del arrendador de la exclusiva de su captura. La recolección del cebo se realizaba, pie en tierra, en la orilla de la playa de Zarautz, pero Martín Joan de Bidania pretendió hacerlo también desde una embarcación. El contrato firmado con el concejo no estipulaba ninguna limitación, lo cual originó las protestas y las quejas de los vecinos de la villa. Entonces el concejo procedió a elaborar una nueva escritura especificando el modo en que se debía hacer la pesca del cebo, pero Martín Joan de Bidania se negó a firmar dicho documento. La cuestión acabó en el tribunal del Corregimiento con sentencia favorable al concejo, obligando al demandado a la firma de la escritura³⁷. En principio parecía una victoria de las pretensiones de los pescadores comunes de Zarautz, quienes además de verse privados del derecho a pescar en su propia playa eran obligados a adquirir el cebo a un arrendador en exclusiva. Pero lo cierto es que Martín Joan de Bidania arrendó la captura del cebo en octubre de 1567 para un año, y el pleito se inició en diciembre de 1568, de manera que fue obligado a firmar las nuevas condiciones una vez que habían expirado los plazos del contrato. El proceder del concejo de Zarautz sería imitado por otros, de manera que en 1568 el de Orio almonedó la pesca del “gueldo” o cebo con “mangas rasas grandes” en todo el tramo de la ría del Oria que transcurría por su jurisdicción y lo mismo hacía en 1581 la comunidad de Aginaga³⁸.

De todas maneras, algunas iniciativas populares contra los monopolios pesqueros en ocasiones fueron de alguna manera exitosas, tal como sucedió en Hernani. Esta villa, al menos desde principios del siglo XVI, arrendaba la pesca de salmones en el Urumea a su paso por su jurisdicción y también percibía una parte de los ingresos “...por la renta de los salmones de los paelagos de hurumea que proyndibiso con San Sebastian tiene la villa...”³⁹.

37 Los demandantes afirmaban “...que es costumbre inmemorial usada e goardada en la dicha villa de Çarauz que en el arrendar e rematar del gueldo no se suele dar liçençia para tomar dentro en la mar sino en las rriberas junto a la tierra porque en la mar aze daño si a manera de ttrayna se tomase y asi la dicha obligacion esta conforme al estillo usos (ILEGIBLE) antigua...”.

Más aún los testigos declararon que “...remato la dicha costa e rribera de la dicha villa de Çarauz para el aprobechamiento de cebo o gueldo de pescar sardina con mucha contradición de los vecinos y moradores de la dicha villa de Çarauz que solo en la orilla de la mar de la dicha villa se entendiese que hubiese de pescar andando a pie y no de otra manera, y este que dixo que se abia de aprobechar por todas las bias que pudiese pues llanamente ni sin condicion ninguna le abian rematado la dicha costas y ribera sobre que hubo mucha diferençia entre este confesante y el conçejo de la dicha villa de Çarauz...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 190).

38 A.H.P.G., 3/1796; 3/1806.

39 A.M.H., E, 2, 1, 1, 8 (1531). En cuanto a los “paelagos de hurumea”, en castellano el término piélago alude a la alta mar o parte del mar que dista mucho de la tierra. Una segunda acepción antigua se refiere a una balsa o estanque. Es probable que la expresión “Paelagos de Hurumea” haga alusión a las grandes pozas que presenta el citado río en el paraje de Osinaga. La palabra vasca osinaga significa, de hecho, lugar de pozas; es decir, Osinaga puede ser la

Además, los particulares que capturasen algún salmón debían contribuir con la mitad de su valor al concejo. En 1564 Domingo de Arbide en representación de los aleros de la villa, dedicados al transporte y pesca fluvial con alas, solicitaba al concejo la libertad de pesca en el río. Argumentaba que la pesca en el mar -consideraba el Urumea como brazo de mar- era libre y que todos ellos eran hidalgos, por lo que no podían ser sometidos a contribuciones. En todo caso amenazaba con acudir al Corregimiento⁴⁰. El concejo de Hernani, decidió liberalizar la pesquería del salmón durante un periodo de seis años, que comenzaría al finalizar el plazo del arrendamiento⁴¹. Dicho plazo expiró en diciembre de 1566, pero la libertad de pesca parece que se amplió indefinidamente, pues en lo sucesivo no consta en las cuentas municipales que el concejo volviera a ingresar esta partida⁴².

Con todo, la eliminación del arrendamiento de la pesquería del salmón en Hernani no puede considerarse como un éxito de las demandas populares en pos de la libertad de pesca, ni como fruto de una conciencia especial del concejo de esta villa por los deseos de los más desfavorecidos. Efectivamente, la eliminación del arrendamiento de la pesquería del salmón y de la percepción por el concejo de la mitad del valor de todas sus capturas se suplió por la obligatoriedad de la venta de todas las capturas de salmón en la villa, destinadas al consumo interno, prohibiendo su venta en el exterior. En suma, el fin de la obtención de rentas sobre la pesca del salmón vino acompañado por la eliminación de toda posibilidad de pesca con destino a los ricos mercados exteriores que tanto demandaban esta especie por el que llegaban a pagar enormes cantidades⁴³. Esta eliminación del arrendamiento de la pesca del salmón bien

denominación vasca del espacio al que en castellano del siglo XVI llamaban Paelagos. Hay que tener en cuenta que las grandes pozas de Osinaga tradicionalmente son una de las principales zonas de captura de salmones en el Urumea (agradezco por esta información a Luis del Barrio, gran conocedor de la etnografía del valle del Urumea).

40 “Domingo de Arbide vezino de esta villa de Hernani por mi y por los que a este mi pedimiento se querran adherir ante vuestras mercedes parezco e digo que como es notorio y por tal lo alego el derecho de pescar en la mar a todos es lícito y permiso y husando de esta facultad los aleros que andamos por el rrio y braço de mar que ay dende esta villa a la villa de San Sebastián aconteze matar algunos salmomes y el rregimyento de la villa socolor de costunbre a los que asi matan los salmomes les han hecho pagar y llebadoles la mitad de la dicha pesca, lo qual ha seido y es contra derecho y es puramente ynposiçion, seiendo como nosotros somos notorios hijosdalgo libres de todo tributo por ende a vuestras merçedes pedimos e suplicamos sean servidos de probeher y mandar que de aqui adelante los señores del rregimyento que fuesen ni otra persona alguna no cobre de los dichos vecinos cosa alguna ni parte de los dichos salmomes...” (A.M.H., A, 8, II, 1, 1).

41 “...mandaron que atento que en los años pasados de mucho tiempo a esta parte en la ribera e rrio de la dicha villa no se abia muerto ni se mataban ningunos salmomes de que venia daño a la dicha villa e vecinos por tanto visto lo suso dicho dixieron que sobreseyan e alçaban e ponian libertad en el dicho rrio para que todos los vecinos della que mataren salmomes en lo tocante a esta dicha villa puedan gozar e gozen de ellos libremente por tiempo y espacio de seis años primeros siguientes que corran y ayan de correr desde el dia de nabidad en que se acaba el dicho arrendamiento, que de primero la dicha villa tiene puesto con condiçion que los dichos salmomes que asi se mataren en el dicho rio se ayan de comer y se coman en la dicha villa e su jurisdiccion so pena que por cada vez que se aberiguare e probare lo suso dicho cada uno que lo contrario hiziere pague de pena diez mill mrs. sin remision alguna aplicados la terçia parte para el acusador y la otra terçia parte para reparos de obras publicas y la otra terçia parte para el juez que lo sentençiare en caso que los llebaren a bender a otra parte queriendolos en la dicha villa y abiendo primeramente traído delante del regimiento de la dicha villa para en caso que quieran vender pero que las puedan comer en sus casas sin bender...” (A.M.H., A, 8, II, 1, 1).

42 A.M.H., C, 2, 4, 1, 4.

43 No sólo en los mercados exteriores, incluso en los lugares de captura eran muy cotizados los salmones. Por

pudo ser motivada por el progresivo descenso del valor de esta renta. Efectivamente, ya sea por la generalización de las capturas por los particulares, quienes fácilmente podían eludir la obligatoriedad de la entrega de la mitad del valor de sus capturas al concejo, ya por la proliferación de nasas salmoneras aguas abajo del Urumea, debió producirse una disminución de las capturas efectuadas por los arrendadores de esta pesquería. Todo ello, tal como se observa en la tabla nº2, se tradujo, por una parte, en la progresiva disminución del valor del arrendamiento de la pesquería de la ría -aunque es cierto que el año 1566 se produjo un importante alza- y, por otra, en que dejó de haber postores dispuestos a arrendar la pesquería de los “paelagos” del Urumea.

Tabla 2: Arrendamiento en reales de plata de la pesquería de salmón de Hernani (1531-1566)		
	ría	paelagos
1531	42,4	19
1534	47	27,3
1537	47	16,3
1538	27,5	35
1540		26,4
1541		26,4
1542	22	
1543	22	
1544	22	
1546	38,5	24,4
1561	11,3	
1562	11,3	
1563	11,3	
1564	11,3	
1565	11	
1566	44	

Fuente: A.M.H., C, 2, 1, 1, 8; C, 2, 2, 1, 8; C, 2, 3; C, 2, 4, 1, 4.

Pero las iniciativas populares contra los sectores pesqueros acomodados, que podían disponer de artes de pesca de elevado coste, fueron en muchas ocasiones instrumentalizadas

ejemplo en el registro de cuentas municipales de Orio del año 1705 en los asientos correspondientes a los gastos de construcción de un molino de mareas figura un pago al arrendador de las nasas de “...sesenta y tres reales de vellón que se abonan a Antonio de Portu para parte de pago de su porzion de las referidas nazas por los mismos que importo un salmon que dio al señor Don Joseph Antonio Hortiz de Zarauz y Gamboa para parte de pago de veinte cargas de aliso que dio a esta villa para estacones del dicho molino y azequias de Zalmaristi...” (A.M.Or., 3, 1, 1, 226). En suma, el salmón entregado al señor de Zarauz equivalía al sueldo y manutención que percibía en dicha villa un jornalero durante 21 días, estimado por entonces en 3 reales de vellón por día.

por las autoridades concejiles precisamente para reforzar las exclusivas pesqueras. En las Juntas Generales de Mutriku de 1695 los habitantes de la bahía de Pasaia se quejaron de que una minoría utilizaba determinadas artes de pesca, como las redes barrederas, etc., en perjuicio de la mayoría de los vecinos que vivían de la pesca. La Junta emitió un decreto prohibiendo el uso de semejantes artes, pero permitiendo su uso solamente al Regidor Torrero, máximo representante de la ciudad de San Sebastián en el puerto de Pasaia⁴⁴. Con este decreto, que reforzaba el monopolio pesquero ejercido por la ciudad, la Junta pretendía aplacar los ánimos de los pescadores de Pasaia sin provocar el rechazo de San Sebastián, quien ostentaba la jurisdicción sobre el puerto y no consentía ninguna intromisión en sus derechos.

Pero este decreto fue rechazado por San Sebastián, ya que, a pesar de favorecer su exclusiva pesquera, parece que se beneficiaba del uso de las mencionadas artes por algunos pudientes. San Sebastián disfrutaba del privilegio de surtir de lenguados a la casa real, a cuyo fin correspondía al Regidor Torrero el monopolio de la pesca con redes en la bahía de Pasaia. Al parecer, el privilegio real, ahora refrendado también por la Provincia, consistía en la tapadera perfecta para que el Regidor Torrero otorgara a algunos pescadores de elevado rango social permisos de pesca con redes en la bahía. Por supuesto, tanto el regidor como el concejo de San Sebastián se beneficiaban de estas prácticas abusivas, de cuño señorial, llegando incluso a quedar en un segundo plano la provisión de la casa real, objetivo único del privilegio real. Ante esta desatención el marqués de Grimaldi remitió una real orden, fechada en 1723, ordenando al Capitán General de Gipuzkoa que se diera cumplimiento al decreto de 1695⁴⁵.

44 "...Presento un memorial por parte de Juan de Urrutia en nombre de los pescadores de la villa de Renteria, Lezo, ambos Pasaxes, Alza y los de la calzada y caserías de la ciudad de San Sebastian, en que se hasia relacion que en grave perjuicio de mas de 400 personas que en aquellos lugares se alimentavan del exercisio de la pesca, usavan en la canal del Pasaxe de redes varrederas, ynstrumentos de fuego, panarratas y otros que estan proividis por derecho y leies reales ; matando toda la cria de pezes en la canal, sin que en esto utilisen mas que algunos pocos vezinos y muxeres de los dichos lugares del Pasaje.

Suplicando a la Junta que para su alivio y extirpazion de este abuso proveiese del remedio mas combeniente y pronto y decreto:

Acordo la Junta que en los dichos lugares del Pasaxe ningun vezino ni morador pueda tener redes varrederas ynstrumentos de fuego panarratas ni otros que estubieren proividis por derechos y leies reales, ni puedan usar de ellas para el exercicio de la pesca sino es el Rexidor Torrero a quien se le permite tenerlas para que use de ellas quando su magestad lo mandare y que el dicho Rexidor Torrero mande recoger todas las redes varrederas y demas ynstrumentos proividis..." (A.M.P., E, 6, III, 1, 1. / También en: A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,13).

45 "Esperimentandose un continuo extravio en la pesca de lengoados que con todas las valijas del correo de Francia benian para Su Magestad a esta corte, cuija falta se reconoze mas principalmente de quatro o cinco semanas a esta parte se da horden a esa Provincia para que en observanzia de lo que por ella se acordo en la junta que tubo en 11 de maio de 1695 en la villa de Motrico disponga se guarde la formalidad de la pesca no usando de las redes prohibidas sino es solo el rexidor torrero de los Pasajes y que este quando la pesca de lenguados sea para el Real Servicio y le de Vuestra Excelencia horden para ello haga llevar todos los lenguados que se sacasen en los Pasajes al capitan que estubiere de guarnizion en aquel castillo a fin de que elija los de mejor calidad para Su Magestad pagandolos al precio que fuere regular y caminando de acuerdo al referido capitan y el rexidor torrero para que no se buelva a experimentar semejante falta ; y prevengo de ello a Vuestra Excelencia de horden de Su Magestad para que en esta ynteligencia de Vuestra Excelencia las que le pareciere oportunas para que no dejen de venir estos lengoados los que continuara Vuestra Excelencia en remitir con las valijas del correo de Francia como lo a executado asta aqui. Dios guarde a Vuestra Excelencia muchos años como deseo, Madrid 7 de marzo de 1723" (A.M.P., E, 6, III, 1, 1).

Con todo, las infracciones continuaron produciéndose, y en las Juntas Generales de Errenteria de 1739, los pescadores de Errenteria, Lezo, ambos Pasaia y Altza, volvían a quejarse de lo mismo⁴⁶. Fernando de Ansorena Garayoa, a la sazón Regidor Torrero, replicaba que ignoraba que se hubiesen producido semejantes abusos y que la ciudad de San Sebastián tenía especial cuidado en su contra. Pero las infracciones se cometían y las quejas de los pescadores vecinos de Pasaia se fueron incrementando. Así de nuevo se quejaron del uso de redes prohibidas ante las Juntas en 1740. Ante esta situación el alcalde de Errenteria, en 1741, aprehendió en la ría una red con la que estaban pescando algunos pescadores, bajo la acusación de ser ilegales. Es entonces cuando estalló la polémica entre los que opinaban que la red era legal o ilegal. La red, objeto de la polémica, era una treguía o pequeña red barredera. El problema estribaba en que, como a continuación se comentará, no existía un único reglamento general en toda la costa guipuzcoana acerca de cuales eran las artes legales e ilegales, tanto para su uso en el mar como en los ríos, ni había consenso acerca de los límites entre ambos medios⁴⁷.

En suma, a partir de principios del siglo XVIII la conflictividad en torno a las pesquerías monopolistas derivó en una confrontación acerca de cuáles eran las redes y artes de pesca legales e ilegales. La falta de reglamentación, aparente origen del problema, derivaba del desinterés mostrado por los municipios en elaborar reglamentos, debido a que se beneficiaban del arriendo de determinadas pesquerías y del uso en ellas de artes consideradas por el resto de los pescadores como ilegales. Las insistentes demandas de éstos últimos fueron empero hábilmente manejadas por los concejos y los demás interesados en la pervivencia de los monopolios pesqueros, ya que se valieron de ellas para ir eliminando cualquier competencia ejercida por pescadores ajenos a ellos. Como en breve se señalará, esta agudización de la conflictividad sucedida desde finales del siglo XVII, tiene estrecha relación con el proceso decadente de la pesca que desembocaría en una profunda crisis experimentada durante el siglo XVIII.

Los propietarios y beneficiarios de las exclusivas pesqueras trataban de optimizar los beneficios que obtenían de dichas pesquerías. En consecuencia, de forma paralela a las acciones desarrolladas por los pescadores ordinarios en contra de los monopolios, emprendieron una reacción con el propósito de afianzar sus actividades y eliminar la competencia ejercida por aquéllos que no podían disfrutar de los recursos pesqueros de uso restringido. Ya en 1619, el regimiento de San Sebastián acordó la prohibición de echar cordeles en la ría, en consonancia con lo que se decretó “...en la ultima junta general que esta muy noble e muy leal provinçia de Guipuzcoa celebrou en la villa de Villafranca haviendose tratado y conferido los daños que se hazen en echar cordeles en la mar por pezcar con ellos la cria de todo genero de pezcado...”⁴⁸. Falsa afirmación, pues los cordeles o palangres no afectan en nada a la cría del pescado ya que únicamente sirven para capturar adultos. Por supuesto, los promotores de estas normas lo que pretendían era eliminar la competencia de los que empleaban estas artes baratas, al alcance de la mayoría de los pescadores.

46 B.K.M., 50502.

47 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/76.

48 A.G.G.-G.A.O., R.18. / A.M.P., E, 6, III, 1, 1.

Los propietarios y arrendatarios de las pesquerías monopolistas, de ninguna manera estaban dispuestos a consentir intromisión alguna de otros pescadores en las inmediaciones de sus pesquerías. Mostraban una actitud muy celosa en defensa de sus intereses y en contra de los que también pretendían beneficiarse sin su consentimiento. Un caso muy ilustrativo es lo acontecido en Zarautz en 1672. Juanes de Iturrondo el mayor, Antonio de Iturrondo y Juanes de Iturrondo el menor, vecinos de Zarautz, oficiales constructores navales, empleados en la construcción de navíos en Usurbil y arrendatarios de la pesquería de la costa de Zarautz, sospechaban que en días anteriores alguien se dedicaba a pescar a escondidas de noche en la amplia playa de la villa. Advertidos de la presencia de los ilegales, acudieron al lugar con el propósito de reconocerlos e impedir su proceder y hallaron pescando, entre otros, al presidente y varios hermanos del convento franciscano de San Juan Bautista de Zarautz, con una pequeña red propia de don Prudencio de Lerchundi, presbítero beneficiado de la parroquia de Zarautz. Se hallaban acompañados, además, por Pelayo de Argoain, uno de los dos alcaldes de la villa. Tras increparles por su actitud pidieron justicia al alcalde pero éste les comunicó que nada haría contra los religiosos. Vueltos a la villa, solicitaron justicia a Lorenzo de Manterola, el otro alcalde de la villa, “...y le dio a entender lo que passaba y que le hiziesse justiçia pues el dicho Pelayo con haverse sido requerido se escusava y en esto le dixo el dicho Lorenzo que si el dicho Pelayo no queria allandose presentte hazer justiçia que queria que le hiziese él, y este confesante volvio a replicar al dicho Lorenzo diciendole que si podia quitar la red a los que andavan echando y le dixo que lo hiziesse...”. En consecuencia, armados con una lanza y dos espadas, y acompañados de tres o cuatro hombres más regresaron a la playa y tras un forcejeo les arrebataron la red. Los clérigos impusieron una querrela criminal a los arrendadores. Éstos en sus declaraciones afirmaban que “...sin licençia de este confesante nadie puede pescar en dicha costa con redes ni en otra manera y que si allasse a qualquiera persona en ello le pueda enbarazar y quitar las redes...”⁴⁹.

Hacia principios del siglo XVIII a la presión ejercida por los pescadores ordinarios se sumó la de algunos pescadores de destacado poder adquisitivo que comenzaron a emplear artes de pesca de importante envergadura en perjuicio de los monopolios pesqueros, como sucedía en el anteriormente comentado conflicto iniciado en Pasaia en 1695. Ante la proliferación de las infracciones, sobre todo en los cauces fluviales, los monopolistas instigaron en las instancias de gobierno provincial la elaboración de una reglamentación pesquera, de carácter netamente coercitiva, que prohibía el uso de cualquier tipo de arte de pesca que pudiera competir con las suyas. En 1706 las Juntas Generales reunidas en Azpeitia adoptaron un decreto que, además de insistir en que las nasas respetasen la ordenanza de dejar libre la tercera parte del cauce de los ríos, prohibía el uso de redes “prohibidas” en la pesca fluvial⁵⁰. Es decir, con la excusa de que eran perniciosas para la cría del pescado prohibía el uso de todo tipo de redes en los ríos, con excepción de las nasas, que por otra parte constituían las más dañinas de todas.

En 1707 ante las continuas denuncias de los vecinos, el alcalde de Usurbil aprehendió en el

49 A.G.G.-G.A.O., CO CRI 64,21 (1672).

50 A.G.G.-G.A.O., R.40.

río dos redes de destacada envergadura, denominadas chingas⁵¹. Las chingas, en origen, eran unas pequeñas redes que se tendían desde las orillas de los ríos sujetas con palos para pescar salmones, truchas, etc. Pero las aprehendidas en Usurbil eran grandes redes que se extendían de orilla a orilla, amarradas a los árboles de las riberas para la captura de mújoles, lubinas, truchas, salmones, etc. Ambas redes resultaron ser propiedad de Jerónimo de Echebeste, hijo del ilustre asentista y constructor naval⁵². Éste solicitó que se le entregaran los autos que expresaban la prohibición del uso de las chingas y procedió a su apelación. El alcalde, tras denegar la petición, convocó ayuntamiento general de los vecinos de Usurbil y de la comunidad de Aginaga al objeto de redactar una ordenanza de redes. Pero en esta reunión se produjo una división de pareceres entre los vecinos de Usurbil y los de Aginaga. La Comunidad de Aginaga era propietaria de nasas y sus vecinos, algunos de ellos enriquecidos con la construcción naval, disponían de artes de pesca de gran envergadura. Los de Aginaga, tras manifestar que se remitían a la ordenanza de redes de la Provincia de 1706, que no mencionaba las chingas entre la prohibidas -tampoco mencionaba ninguna otra red de manera específica-, abandonaron el acto.

Ante ello, el resto de los asistentes al ayuntamiento decidieron remitir la causa a las siguientes Juntas Generales a celebrar en Zarautz. Mientras tanto, los demandados solicitaban la devolución de las redes argumentando que al ser de malla grande no perjudicaban a la cría del pescado y por tanto no eran de las prohibidas. En las mencionadas Juntas Generales, Jerónimo de Echebeste, presentó un memorial haciendo hincapié en que sus redes no perjudicaban a la cría y que desde tiempo inmemorial se usaban las chingas en Aginaga y Orio.

Las siguientes Juntas Generales reunidas en Ordizia en 1708 dieron comisión a don Juan Beltrán de Portu y Jausoro, alcalde de Zarautz, para que determinara en la causa. Echebeste volvió a insistir ante este juez comisionado acerca de la inocuidad de sus redes. Sus testigos, tras corroborar su versión, puntualizaron que en Orio eran usados por los arrendatarios de su pesquería. Pero además añadían “...que el usso de dichas redes que solo las pueden tener las perssonas acomodadas particulares, haze mayor descomodidad al comun de el pueblo, que comodidad, por no poder la jente pobre ussar de este genero de pesca sino de la caña...”. En su opinión el pleito se había iniciado por las murmuraciones y quejas de estos pescadores comunes. Entre los testigos presentados por Usurbil había algunos que de oficio eran pescadores de “caña y chinga”. Manifestaron que las redes aprehendidas esquilaban y espantaban el pescado, añadiendo “...que de no usarse dichas redes y otras equibalentes que cojan la corriente del rio en su medio, se sigue por yndubitable y publica esperienzia grande cobenienza al pueblo que conponiendose de crezido numero de moradores los mas jente des acomodada logra suma utilidad para el manttenimiento de sus familias con la pesca de caña y chinga hordinaria en la abundancia suma de pescado que puebla el dicho rio sin el uso de dichas redes...”. Estos pescadores de caña y chinga eran vecinos de muy baja extracción social, que según sus propias palabras “...lo sson casi toda la jente, menos los pocos particulares acomodados que puedan tener dichas redes por costossas...”, se veían

51 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/62.

52 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa...*, op. cit., p. 197.

precisados a recurrir a la pesca, valiéndose de artes muy sencillas como las cañas o las pequeñas chingas ordinarias, desplegadas con palos en las orillas, para poder completar los ingresos necesarios para su subsistencia.

Precisamente, en atención al elevado número de habitantes que dependían de la pesca para su subsistencia, el juez de comisión don Juan Beltrán de Portu y Jausoro emitió sentencia prohibiendo el uso de las redes aprehendidas, admitiendo tan sólo las redes salmoneras y chingas ordinarias. Este proceso, en principio, parece que enfrentó a los pequeños pescadores, apoyados por el concejo de Usurbil, contra unos pocos pudientes que hacían uso de grandes redes en perjuicio del común. Además, aparentemente se produjo el triunfo de los intereses de los pequeños pescadores sobre los de los particulares acomodados. Pero si se atiende a una serie de detalles que a continuación se exponen, parece que este pleito no fue más que una cortina de humo urdida por los vecinos de Aginaga en defensa de sus nasas. El día 15 de febrero de 1707, nueve días antes de que fueran aprehendidas las chingas, hecho acaecido el 24 de febrero, en atención a diversas quejas, el alcalde de Usurbil procedió a medir las nasas de la comunidad de Aginaga, corroborando que las nasas de Izao y de Arruarte entorpecían gravemente a la navegación. El alcalde mandó a sus arrendadores que dispusieran dichas nasas con arreglo a la legislación, pero tras el incidente de las chingas y el proceso iniciado, que duró dos años, las acciones contra las nasas fueron postergadas, por el momento, al olvido.

Las Juntas Generales reunidas en 1709 en Azkoitia otorgaron rango provincial a una ordenanza de pesca elaborada por esta villa para su jurisdicción. Especificaba, para que no hubiera confusiones, todas las artes que quedaban prohibidas en la pesca fluvial, entre ellas las redes barrederas y las chingas, quedando las nasas fuera de la enumeración de las artes prohibidas⁵³. Esta ordenanza constituyó la definitiva victoria de los intereses favorables al afianzamiento de las pesquerías monopolistas ya que, en lo que concierne a la pesca fluvial, con la única excepción de las cañas y de las nasas se prohibían el resto de las artes que podían suponer peligrosos contrincantes para los naseros. Además, la pesca en las desembocaduras fluviales, consideradas como brazos de mar, quedaba al margen de esta ordenanza, con que continuaba consentido el uso de artes como las chingas y redes barrederas utilizadas con profusión por los arrendadores de dichos espacios.

A pesar de todo, las infracciones a esta ordenanza debieron ser continuas pues los pescadores de los pueblos de las riberas de los ríos continuaron usando pequeñas redes prohibidas como los tresmallos. Por supuesto, los beneficiarios de la ordenanza de 1709, los interesados en los monopolios pesqueros fluviales, emprendieron también acciones contra estos transgresores, imponiéndoles en ocasiones severos y ejemplares castigos, como en 1712 en que el alcalde de Hondarribia condenó al importe de una multa de 3.000 maravedíes a sendos vecinos de Irun acusados de pescar con tresmallos en el Bidasoa, “...*en perjuicio comun de sus vecinos y moradores, por lo que aniquilan toda la cria del pescado usando de la dicha red y en daño mui considerable del concejo de esta dicha Ciudad, por quanto ella tiene y posehe pribatibamente en el dicho rio de Bidasoa unas nazas salmoneras en que por*

53 A.G.G.-G.A.O., R.41.

*el uso de semejante red necesariamente a de aver poca pesca de salmones ; y consiguientemente a de bajar la renta de este propio, como se ha experimentado de algunos años a esta parte...*⁵⁴.

Pero los conflictos pesqueros del Bidasoa superaban el reducido y estricto marco local y llegaron a constituir una más de las disputas entre la corona francesa y española acaecidas sobre todo en el siglo XVII⁵⁵. Los conflictos entre Hondarribia y los vecinos del otro lado del río, súbditos de la corona francesa, especialmente los de Hendaya, provenían de tiempo atrás. Reconocida en 1510 por todas las partes implicadas a Hondarribia su privativa jurisdicción y exclusiva de explotación sobre el Bidasoa, la ciudad defendió sus privilegios con especial celo a lo largo de los siglos. Así en 1574 procedió a destruir una nasa que los vecinos de Irun habían construido en el río; y en 1641, en plena guerra con Francia, el gobernador de la plaza de Hondarribia ordenó la demolición de la nasa del priorato de Santiago de Zuberno⁵⁶.

Pero a partir de la segunda mitad del siglo XVII se fueron incrementando para Hondarribia las dificultades para hacer efectivas estas exclusivas. Ya en 1669 los cargohabientes de Hendaya comunicaban que “*Respondiendo a lo que VM me dice que la pesca de la caña seria mas provechosa por el comun quitandose la de rredes, digo que raçon tendra VM pero sera la conveniencia muy dannosa por mis naturales, ya que de una parte VM desea que ellos no tengan ny anden en la ria ny afuera de ella en la pesqueria con chalupas, que aunque no esten muchos dias aqui para navegar con algunas de ellas, y de otra que se dejen dende chinguiar, esso seria de ponerles captivos...*”. Los conflictos por la jurisdicción, que los de Hendaya pretendían fuera compartida, y por la explotación de los recursos del Bidasoa llegaron a su máximo en 1679, cuando los de Hendaya se vengaron del secular monopolio hondarribitarra destrozando su nasa. En ese estado permaneció hasta 1686 en que volvió a ser reparada⁵⁷. No sin antes tener que aceptar en 1685 un tratado, “provisional” en opinión de Hondarribia, con Hendaya que permitía el uso de redes en el río para la pesca de mújol desde fines de junio hasta la veda de San Martín; durante los meses restantes se prohibía la pesca de mújol con redes a todos menos al arrendatario de la pesquería.

Con todo, las infracciones y los conflictos menudeaban al amparo de la frontera, sobre todo a partir de la promulgación de la ordenanza de pesca provincial de 1709. Ante esta situación las autoridades de Hendaya comunicaron en 1727 que convendría la elaboración de un reglamento de pesca particular en el Bidasoa, autorizando el uso de redes de determinado ancho de malla y en períodos concretos del año. Hondarribia, en cambio, en aplicación de la ordenanza de 1709, y en atención a los ingresos provenientes de sus nasas, sólo estaba dispuesta a admitir la pesca con caña. El almirantazgo de Bayona llegó a advertir a la ciudad

54 A.M.F., E, 7, II, 22, 5.

55 Sobre la utilización de los conflictos locales en torno a la jurisdicción, usos y aprovechamientos del Bidasoa como otra excusa más para justificar la política belicista e imperialista anti-habsburguesa emprendida por Luis XIV, véase: RILOVA JERICO, C.: “*Marte Cristianísimo*”..., op. cit.

56 A.M.F., E, 6, VI, 9, 4. / A.G.G.-G.A.O., R.25.

57 A.M.F., C, 2, 7.

que su rey no quería prohibir a sus vasallos el empleo de redes legales⁵⁸.

A pesar de todos los conflictos, los monopolios pesqueros fluviales consiguieron su definitivo reconocimiento con la “Ordenanza de caza y pesca” promulgada por el rey en 1755. Esta ordenanza regulaba ambas actividades imponiendo severas restricciones a su práctica profesional a fin de asegurar su práctica lúdica. Redactada, en principio, para su aplicación en los bosques reales de El Pardo, la Provincia introdujo algunas modificaciones para su adecuación a la realidad guipuzcoana⁵⁹. Así, el artículo número cinco prohibía el uso de todo tipo de artes de pesca en los ríos, con las únicas excepciones de la caña y el anzuelo, así como de las nasas, consentidas al no figurar en la enumeración de las artes prohibidas. Es más, el artículo sexto especificaba que en los ríos Oria, Urumea y Bidasoa no se pescasen salmonetes (se refería a las crías de salmón) “...respecto de que destruian la guia de el salmon de que se padeze tanta escasez”. Prohibía, por tanto, las prácticas que perjudicaran la captura comercial del salmón en los tres ríos. Captura comercial que tan sólo competía a los monopolios pesqueros. Así en 1756 el alcalde de Hondarribia apresó y multó a varios pescadores de Irun que pescaban salmonetes con caña, ordenando la prohibición en lo sucesivo de dicha práctica⁶⁰.

En cambio, en las desembocaduras de los ríos, consideradas brazos de mar, no tuvieron aplicación las ordenanzas de 1709 y 1755, relativas a la pesca fluvial. En consecuencia, al igual que sucedía en el especial caso de Bidasoa, en lo sucesivo se intensificó la conflictividad, ya que no existía una regla fija sobre cuales eran las artes allí permitidas o no. Estos ámbitos eran de gran riqueza piscícola pero se hallaban sometidos a la intensiva señorialización ejercida por los concejos, quienes no se mostraban dispuestos a permitir ninguna actividad pesquera alternativa que redundara en una disminución de las rentas que de su arrendamiento percibían.

Ante esta situación, ya en 1696 las Juntas Generales reunidas en Tolosa instaban a las villas a que cada una elaborara su reglamento de pesca, aplicable a su jurisdicción. Pero todavía en 1732, José de Insausti, arrendador de la pesquería de la ría y canal de Orio, se quejaba ante las Juntas Generales de Tolosa de que aún no se había elaborado ningún reglamento y solicitaba que la Provincia emplazara a la villa de Orio para su ejecución. En consecuencia, en 1733 el concejo de Orio redactó su reglamento de pesca que regulaba la pesca de su desembocadura. Constaba de dos artículos. El primero prohibía el uso de redes como tresmallos y chingas en el espacio acotado para su arrendamiento, que se extendía desde la desembocadura hasta la nasa, en el que se pescaba con treguina o red barredera por el arrendador. El segundo artículo iba más allá pues prohibía incluso la pesca con palangres y con caña y anzuelo desde embarcaciones en la mencionada zona acotada⁶¹.

58 A.M.F., E, 6, VI, 9, 1.

59 En consonancia con lo emprendido en Gipuzkoa, una real orden de 1756 ordenó que las restantes provincias y territorios de la Corona procediesen a la adecuación de esta ordenanza a sus particularismos locales. (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/82).

60 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/85.

61 “Que por averse reconocido el perjuicio que ocasionan los cordeles y anzuelos sueltos a la pesca que se hace con

En otros casos, la redacción de estos reglamentos fue mucho más complicada, como es el caso de la bahía de Pasaia. La coincidencia en este reducido espacio de múltiples intereses contrapuestos imposibilitó que se consensuara reglamento alguno. Antes se han mencionado las quejas que los pescadores proferían contra unos pocos acomodados que usaban diversas artes de considerable envergadura dentro de la bahía, con el beneplácito del Regidor Torrero nombrado por San Sebastián, quién administraba el monopolio de la pesca con redes en dicho puerto, y por tanto la facultad de otorgar o denegar permisos para su uso. En 1741 el alcalde de Errenteria detuvo a un individuo que se hallaba pescando con treguia o red barredera⁶². Errenteria, en beneficio de los pescadores comunes de su vecindario y con el propósito de lesionar a las exclusivas jurisdiccionales y pesqueras de San Sebastián sobre la bahía de Pasaia, elevó la causa a la Provincia. Los consultores legales de la institución provincial la informaban de que estos conflictos eran la consecuencia de no haberse redactado ningún reglamento de pesca para dicho espacio.

San Sebastián, en un intento de evitar la intromisión provincial y de retardar su acción, comunicaba a la Provincia su disposición a llegar a un acuerdo con Errenteria para elaborar un reglamento de pesca consensuado. La Provincia trató por su parte de esclarecer si la red aprehendida era legal o no para lo que recabó las opiniones de algunos representantes de diversos puertos. Los representantes de Deba, Zumaia, Getaria y Orío, de acuerdo con los intereses de sus concejos, manifestaron que las redes barrederas eran de libre uso en el mar, y en los ríos (se referían por supuesto a las desembocaduras) se precisaba del permiso de las autoridades para su empleo. Ante el cariz que adquiría el proceso, favorable a los intereses de San Sebastián, para fines de 1741 el licenciado don Enrique de Machain, uno de los consultores legales de la ciudad, la informaba que, ante las pruebas y declaraciones recabadas por la Provincia y considerando que Pasaia no era una ría sino una bahía, parte del mar por tanto, la ciudad podía solicitar al alcalde de Errenteria la inmediata restitución de la red. Aunque también recomendaba la elaboración de un reglamento de pesca. Pero llegó 1742 y el reglamento continuaba sin ser redactado. Parece que la anterior buena disposición de la ciudad para consensuar con Errenteria un reglamento se había esfumado desde el momento en que el proceso derivó a favor de sus argumentos. San Sebastián era favorable al uso de artes como las redes barrederas pues se beneficiaba económicamente por medio de la concesión de licencias para su manejo. Por tanto, de ninguna manera se hallaba dispuesta a redactar un reglamento que limitara su empleo y por tanto sus beneficios.

En años posteriores Errenteria mantuvo su celo contra el uso de artes que perjudicaran los intereses de la mayoría de los pescadores, aunque su acción se tuvo que circunscribir a la parte del río Oiartzun sometida a su jurisdicción, aguas arriba de la bahía propiamente dicha. Así en 1771 la villa procedió a aprehender una red barredera a José de Vital, bajo la

red varredera, y siendo esta la de maior conveniencia y utilidad comun, se prohiben desde la punta de la Antilla para avajo: y por el mismo motivo se veda la pesca con vara y anzuelo en embarcaciones menores en los parajes y tiempos donde se a de echar la red varredera. Y como el uso de los cordeles es tambien perjudicial al arrendador de la naza, se prohíve el uso dellos desde la naza para avajo en tiempo que existere..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/73).

62 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/76.

acusación de ser una persona acomodada que pescaba en el río con redes propias de la mar. El demandado apeló al Corregimiento, donde, para demostrar sus argumentos, incluso presentó testimonios de que era una persona pobre que vivía de su trabajo. Pero, la sentencia fue favorable a la villa mandando que no pescase con dichas artes en agua dulce⁶³.

Los siguientes en arremeter contra el monopolio de San Sebastián serían varios oficiales reales que ejercían sus funciones en Pasaia. El mismo año de 1771 el gobernador del castillo de Santa Isabel, fortaleza que guardaba la entrada del puerto, mandó a pescar a varias vecinas de Pasaia junto con un soldado sin el pertinente permiso del Regidor Torrero. El conflicto entre las autoridades militares del puerto y las civiles de San Sebastián concluyó con un acuerdo entre ambas partes que se materializó en la redacción, por fin, del reglamento de pesca de Pasaia por la ciudad. Esta ordenanza supuso el definitivo afianzamiento del monopolio pesquero de la ciudad en la bahía y la eliminación de toda posible competencia⁶⁴. De la lectura de este reglamento se deduce que los motivos por los que la ciudad mantenía el monopolio pesquero de Pasaia, no eran económicos, sino políticos y de prestigio. Efectivamente, cerraba las puertas a toda pesca comercial, permitiendo tan sólo la pesca a personajes de alta alcurnia que precisaran de pescado para sus asuetos. Por supuesto, el surtir de lenguados la mesa del rey constituía un buen modo de prestigiar a la ciudad y de obtener y pagar favores políticos en la Corte. La escasa importancia de las razones económicas se hace patente también en las palabras del gobernador del castillo de Santa Isabel, para quien la causa de impedir pescar a sus subordinados “...tal vez seria hechando (de) menos el platillo de pescado que por tributo o feudo se hacen contribuir Vuestras Mercedes de las que hechan redes por la licencia que les dispensan para ello”. Ciertamente, a partir de la redacción de este reglamento, los únicos que solicitaron permisos de pesca y fueron autorizados a ello fueron personajes de importante posición política y económica dentro de la Provincia, como el Diputado General de Gipuzkoa o el director de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, siempre para atender sus compromisos sociales y político-económicos⁶⁵.

63 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 4031.

64 “Y para escusar en lo subcesivo motivo de diferencias el Rexidor que asiste en la torre y fortaleza del Pasage y todos los que le siguieren prohivira absolutamente el que se hechen redes de quales quiera calidad que sean a todas aquellas personas que tubiesen el pescado para vender y permitira tan solamente a las personas de distincion que con motivo de funcion en su casa o encargo particular de fuera impectrase la licencia necesaria a fin de que no siendo tan frecuentes como son tales peticiones se pueda criar el pescado” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3560).

65 En los libros de actas del ayuntamiento de San Sebastián quedaban registrados los permisos solicitados y otorgados del siguiente modo: “...El señor rexidor Echeberria, hizo presente a sus mercedes que por parte de don Joseph de Olozaga Diputado General de esta Provincia de Guipuzcoa se la ha dado recado de que con motibo de una funcion que deve tener el savado primero de concurrencia de varios personages de la misma Provincia a su casa, deseaba proveerse de pescado del mas exquisito que pudiese hallarse a cuiio efecto desearia que dicho señor rexidor que de turno asiste en la torre y fortaleza del Pasage, permitiese que se echasen redes en aquella canal y playa ; y al mismo tiempo presento el señor alcalde Olaizola una cartta de // (fol. v.) Don Pedro de Guillamasa, incluyendo otra del señor don Josef Agustin de Zuaznabar, secretario de Su Magestad y Director General de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, solicitando lo mismo que el señor Diputado General, que ambas son del thenor siguiente:

Señor don Juaquin de Olaizola. Mui Señor mio. El señor don Josef Agustin de Zuaznabar me dice en su carta de aier, espera en su casa una comitiba de docena y media de personas a hacer medio dia ; y me encarga pida licencia al señor Rexidor de la torre para que me permita hechar las redes, y como dicho señor Rejidor se halla ausente, suplico a Vuestra Merced me la de siquiera para hechar la de Mutiozabal, por lo que quedare agradecido. Acompaña la misma carta de dicho señor Zuaznabar, la que servira Vuestra Merced de volberme. Quedo para servir a Vuestra merced y deseo guarde Dios muchos años. // (fol. r.) Pasages ocho de abril de mil settecientos setenta y dos. Beso la mano de

Al año siguiente, en 1772, el Regidor Torrero impidió pescar con redes a don José Martínez, director de la Fábrica y Limpia del Pontón de Pasaia, nombrado por el rey, por no haber solicitado el pertinente permiso. Éste apeló al Corregimiento negando que la ciudad tuviera facultad para ello, ya que consideraba que, aunque la jurisdicción sobre Pasaia pertenecía a San Sebastián, su propiedad era del rey, por lo que no podía impedir pescar a nadie y menos a él que era su oficial. La ciudad esgrimió los privilegios que le otorgaban el monopolio. El Corregidor sentenció reconociendo la “*quasi posesion*” de otorgar licencias de la ciudad y que también se proporcionara un permiso al demandante. Pero éste, no contento, apeló a la Chancillería⁶⁶.

En suma, hacia mediados del siglo XVIII las pesquerías monopolistas habían conseguido afianzarse de forma inusitada desde el punto de vista legislativo. Valiéndose de la conflictividad generada en torno suyo consiguieron eliminar prácticamente todo uso pesquero competitivo, que pudiera redundar en una disminución de sus beneficios. Sus restricciones afectaron incluso a modalidades pesqueras de escasa repercusión sobre los recursos pesqueros. Así, en lo que a la pesca fluvial se refiere, consiguieron prohibir incluso la pesca de salmones con caña y anzuelo, merced a la ordenanza de pesca de 1755. En cuanto a la pesca en las desembocaduras de los ríos en el mar las restricciones llegaron también a ser muy severas, caso de las impuestas en Orio por medio de su, antes descrito, reglamento de pesca de 1733.

En consecuencia, se fue generando un gran descontento entre la gran mayoría de pescadores despojados del disfrute de dichos recursos, que se materializó en el paulatino aumento de las acciones contra los monopolios, reclamando su derecho a pescar en las zonas acotadas. Para justificar sus demandas, los pescadores, recurrieron a las ordenanzas de marina elaboradas por la Corona para reglamentar, entre otros, los servicios de marinería en la Armada, cuestión que se abordará más adelante. Dichas ordenanzas limitaban el ejercicio de la pesca exclusivamente para los individuos matriculados en las listas de marineros para los sorteos del servicio en la Armada. Una real orden de 1774 vino a especificar que “...*la pesca de peses en todas las costas, puertos y rias sea permitida libre y franca a todos los basallos estando*

Vuestra merced su mas seguro servidor, Pedro de Guillamasa.

Hernani y abril siete de mil setezientos setenta y dos. Mui Señor mio: el día diez del presente mes, que sera el viernes proximo espero una comitiba de docena y media de personas a hacer medio día en mi cassa y pido a Vuestra merced encarecidamente me probea de pescado con la abundancia correspondiente valiendose de los medios que lo faciliten y de modo que el jueves para la noche lo reciba yo aqui.

Si fuere necesaria la licencia del señor Rexidor de la torre, se la pedira Vuestra merced de mi parte y no remito carta suplicatoria por que ignoro qual de los señores rexidores se halla en ella. A la persona que embiase vuestra merced con los pescados dira vuestra merced el coste que hubiesen // (fol. v.) tenido todos y se le entregara el dinero como el de su porte. Quedo de vuestra merced con verdadero afecto y ruego a Dios le guarde muchos años. Beso la mano de vuestra merced su mas seguro servidor Josef Agustin de Zuaznabar. Señor don Pedro de Guillamasa.

A cuia vista acordaron sus mercedes que el referido señor rexidor Echeberria no ponga embarazo alguno en que para los dichos suplicantes y su funcion se heche red en aquella canal, con que sea de ley...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3560).

66 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3560.

matriculados...”⁶⁷. Ésta constituyó la base legal con la que, en lo sucesivo, argumentarían los pescadores comunes sus demandas.

Las reclamaciones se iniciaron en la cuenca del Bidasoa. Sus habitantes, especialmente los de Irun veían que la ciudad de Hondarribia prácticamente les impedía pescar, al tiempo que se mostraba incapaz de impedirlo a los habitantes de la otra orilla, súbditos del rey de Francia. Ya en 1759 los alcaldes de Irun elevaron un memorial a la Provincia quejándose al respecto⁶⁸. En 1776 era la Cofradía de Mareantes de Irun la que solicitaba a la Provincia que, al igual que a los franceses, se les permitiese pescar en el Bidasoa⁶⁹. El propio consultor de la Provincia, el licenciado don Vicente Francisco de Oro-Miota advertía que, según los propios fueros, la pesca era libre para los naturales de Gipuzkoa y que en consecuencia, habría que reclamar a Hondarribia que exhibiera los privilegios u ordenanzas que disponía para negar este derecho a los pescadores de Irun.

Hondarribia, con ánimo de dilatar el problema, replicaba que la pesca en el Bidasoa se regulaba de acuerdo con los acuerdos internacionales entre ambos Estados, y que las quejas de los de Irun se debían al hecho de que la ciudad les impidió en 1771 la construcción en compañía con los de Hendaya de una nasa salmonera. Pero lo que los pescadores iruneses verdaderamente pretendían era poder pescar salmones en el río, tal como quedó patente en una comunicación que remitieron a la Provincia en febrero de 1777. A las puertas ya de la temporada salmonera, solicitaban permiso para poder recurrir al Ministro de Marina de San Sebastián o cualquier otra instancia competente y poder iniciar, tal como lo habían hecho ya los labortanos, la pesca del salmón “...*arreglados a las Reales Ordenanzas y decreto que Su Magestad (que Dios guarde) se sirvió expedir el día 16 de junio de 1774 en alivio de los marineros matriculados...*”.

También en 1777 la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Orio interpuso una querrela contra la villa en el Corregimiento en apelación de un auto emitido por el alcalde de Orio negándoles la libertad de pescar en la ría. Los pescadores justificaron su reclamación

67 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 4206. La movilización de los pescadores comunes no se manifestó sólo en demandas antes las administraciones competentes. Hubo, también, acciones de tipo violento, caso de la "Machinada" de 1766. Los pescadores amotinados en el curso de esa rebelión y reunidos en Getaria redactaron unas capitulaciones que, entre otras, reclamaban la anulación del arrendamiento de la pesquería municipal de la bahía de Malkorbe de esa villa o que el concejo de Getaria dejara de cobrar derechos sobre las capturas de ballenas. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X. – RILOVA JERICÓ, C.: “¿Una rebelión de tierra adentro? Nuevas perspectivas sobre San Sebastián y la Machinada de 1766”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 43 (2010); SÁNCHEZ, J. - PIQUERO, S.: “El Zarauz tradicional...”, op. cit., pp.: 288-294.

68 “...Y por quantto de la dilación y seguimientto deste pleitto, estan experimentando todos sus hijos un notable perjuicio assi á algunos quitandoseles su modo de vivir, como a otros el de su manuttenzion, siendo ciertto y consttantte que los franceses vecinos del lugar de Viriattu y Endaya estan pescando a los referidos salmonettes en el precittado rio no solo con caña y a pluma, sino también con redes barrederas y otros aparejos, cruzando el rio de partte â partte, y todo ello â vista ciencia y tolerancia de los alcaldes de dicha ciudad y demas vecinos de ella sin que se les ponga embarazo alguno, como ni tampoco a los nazeros ô pescadores que dicha ciudad tiene en la naza salmonera, quienes a una red barredera que tienen para pescar salmones, estan sacando cada instante salmonettes y otros pezes...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/85).

69 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/88.

recurriendo a la real orden de 1774, que aportaron como prueba. El Corregidor emitió un auto a favor de la Cofradía pero la villa apeló a la Chancillería⁷⁰.

Estos conflictos continuaron a lo largo del siglo XIX, ya que los monopolios pesqueros pervivieron hasta bien entrado dicho siglo en que serían paulatinamente suprimidos. El triunfo de los intereses favorables a la existencia de los monopolios pesqueros condicionó gravemente el devenir de la actividad pesquera a lo largo de toda la Edad Moderna. Siendo las pesquerías más ricas y las de acceso más fácil e inmediato acotadas al disfrute de la mayoría de los habitantes del litoral, éstos tuvieron que buscar su porvenir dedicándose a otras actividades marítimas o ejerciendo otras modalidades pesqueras en alta mar, más o menos alejadas de la costa, como el besugueo.

En suma, la acción restrictiva de los monopolistas, además de impedir el desarrollo de otras actividades pesqueras lucrativas que compitieran por la explotación de los mismos recursos, se centró sobre todo en los sectores más desfavorecidos de entre los pescadores. Las prohibiciones afectaban sobre todo a pescadores de pueblos del interior, pero cercanos a la costa y a los que llegaban las influencias marítimas como Irun, Errenteria o Usurbil. Eran los habitantes más pobres los que para poder subsistir se veían ante la necesidad de recurrir a la pesca, valiéndose en ocasiones de artes muy rudimentarias. En las localidades propiamente marítimas, las restricciones afectaban a aquellos individuos incapacitados para ejercer otros oficios u otras modalidades pesqueras más que las actividades pesqueras marginales desarrolladas en los propios puertos, ya sea por su sexo -caso de las mujeres pescadoras de Pasaia-, ya por los achaques consecuentes a la edad o a las enfermedades. Efectivamente, en 1799 la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Hondarribia se quejaba ante la Provincia de que la ciudad impedía a sus miembros la pesca de mújoles o “corrocones” en la ría. Esta actividad constituía el único modo de subsistencia para *“...muchos individuos matriculados, que se reputan por ynvalidos para poder salir â la mar ancha, â hacer la pesca por otros medios, no puede ser reprehensible â los tales ni atribuirseles â delito alguno el aprovecharse de la pesca de corrocones en las ocasiones que queden en el puerto, habiendo salido los juvenes â la pesca del canto...”*⁷¹.

En vista de todo lo expuesto se podría lanzar la conjetura de que esta agudización de la conflictividad en torno a los monopolios pesqueros, iniciada partir de fines del siglo XVII, constituye un reflejo del inicio de la crisis que experimentó la pesca a lo largo del siglo XVIII. Sin negar la existencia de dificultades de la actividad pesquera durante el siglo XVIII, se debe poner en entredicho la concordancia entre dificultades económicas y aumento de la conflictividad. De todo lo expuesto en este apartado se deduce que la conflictividad en torno a los monopolios pesqueros se concentró, mayormente, en tres períodos o momentos históricos: por una parte entre mediados y la segunda mitad del siglo XVI, por otra entre las décadas finales del siglo XVII y las iniciales de la siguiente centuria, y por último durante las décadas finales del siglo XVIII. Los datos numéricos relativos a los ingresos procedentes del arrendamiento de la nasa de Hondarribia (cuadro nº1 del Apéndice Estadístico), así como de

70 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 4206.

71 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/128.

las nasas y de la pesquería de la ría de Orio (cuadro nº2 del Apéndice Estadístico) confirman la poca validez de la supuesta concordancia existente entre períodos de crisis económicas e incremento de la conflictividad. Cabe, por tanto, la posibilidad de que estos períodos de mayor conflictividad sean un reflejo de las transformaciones experimentadas a lo largo de la Modernidad por el sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa, que también conoció una evolución temporal similar.

Los ingresos procedentes del arrendamiento de la nasa de Hondarribia, tras el período vacilante de la primera mitad del siglo XVI, coincidente con los continuos enfrentamientos bélicos habidos entre Francia y España, experimentaron un importante incremento a lo largo de toda su segunda mitad hasta los años iniciales del siglo XVII. Alza que coincide plenamente con la primera de las fases o momentos de alta conflictividad. A este período de grandes ingresos le sucedió otro de franca decadencia a partir de la década de los 10 del siglo XVII. El proceso descendente de los ingresos procedentes de la nasa se acentuó a partir del estallido de la Guerra de los Treinta Años (1618) y sobre todo desde el inicio de la guerra entre Francia y España (1635). A esta grave crisis de los años 40, que no tiene concordancia con ningún incremento paralelo de la conflictividad, le sucedió la gran recuperación de la siguiente década, de manera que los ingresos procedentes del arrendamiento de la nasa alcanzaron valores similares al período álgido de las décadas finales del siglo XVI y principios del XVII. A partir de la década de los 60 y hasta finalizar el siglo se extiende un período de ingresos moderados y vacilantes motivados, quizás, por la política imperialista emprendida por Luis XIV que ocasionaron continuos enfrentamientos entre Francia y España. La relación de los ingresos de la nasa de Hondarribia con las coyunturas político-bélicas queda confirmada por algunos acontecimientos como el traslado de la nasa hacia un emplazamiento más cercano a la villa decidido en 1612 a raíz de las continuas agresiones de los franceses⁷², o la interrupción de los ingresos de la nasa entre los años 1679 y 1686 en que permaneció destruida por los franceses⁷³. Con la interrupción de las guerras entre Francia y España a partir de 1697 se inició una tendencia ascendente que se extiende hasta el comienzo de la década de los 10 del siglo XVIII, a partir del que se extendió un amplio período decadente hasta la mitad del siglo.

La evolución de los ingresos procedentes del arrendamiento de las nasas y de la pesca en la ría de Orio, aunque cronológicamente mucho menos extensa, añade nuevos datos para esclarecer las causas de los altibajos de estos ingresos y sus conexiones con los períodos de incremento de la conflictividad y con el devenir del sistema de organización de la economía marítima. A diferencia de lo que sucedía con la nasa de Hondarribia, ubicada en el río Bidasoa, frontera entre Francia y España y, por tanto, continuo punto de fricción entre ambas potencias, la villa de Orio se encontraba alejado de ese escenario bélico. En consecuencia, los ingresos procedentes de las nasas experimentaron una tendencia alcista durante las últimas décadas del siglo XVII, alcanzando su cenit en los años finales del siglo XVII y los iniciales del XVIII. La evolución de los ingresos procedentes del arrendamiento de la pesquería de la ría fue similar aunque siempre se movió en unos valores muy inferiores a los de las nasas. A

72 A.M.F., E, 6, VI, 9, 4.

73 A.M.F., C, 2, 10.

partir de principios del siglo XVIII se inició una tendencia fuertemente decreciente de los ingresos de la nasa, agudizado en la década de los 10 del siglo, hasta que a partir de 1728 el concejo de Orio dejó de ingresar suma alguna por este concepto hasta la década de los 80. En cuanto a los ingresos procedentes del arrendamiento de la pesca de la ría iniciaron una brusca tendencia a la baja a partir de 1726, manteniéndose en unas cantidades muy reducidas, hasta que en los años 70 se produjo la interrupción de este arrendamiento para volver a reiniciarse en los 80.

Por tanto, en ambas localidades, el período conflictivo de fines del siglo XVII y principios del XVIII coincide con el paso de una época de importantes ingresos a otra de acusado descenso. Tendencia decreciente que desembocó en una grave crisis de estos ingresos durante las décadas centrales del siglo XVIII, coincidente con un destacado descenso de la conflictividad. En suma, los datos expuestos bastan para desechar una hipotética coincidencia entre los períodos de aumento de la conflictividad y los de dificultades económicas. Es más, como se puede observar en el caso de Orio, el reinicio finisecular de la conflictividad coincidió con un renacer de los ingresos que por entonces acaeció, como más adelante se expondrá, dentro del contexto de reactivación experimentado por la actividad pesquera en general. Consecuentemente, y tal como el lector habrá podido intuir a estas alturas, los citados períodos de incremento de la conflictividad coinciden con las coyunturas de cambios experimentados por el sistema de organización de la economía marítima: entre la segunda mitad del siglo XVI y las décadas iniciales del XVII culminó la transformación del sistema heredado de fines del Medievo; entre las décadas finales del siglo XVII y las iniciales del XVIII este sistema experimentó profundas transformaciones, entre las que cabe citar la fundación de la Compañía de Caracas en 1728 y la decadencia de las actividades relacionadas con la pesca; y durante las décadas finales del siglo XVIII comenzó la crisis de este renovado sistema, que vino acompañada por la reactivación de la actividad pesquera.

3.2. DESARROLLO CAPITALISTA DE LA PESCA DEL LITORAL

Desde época medieval, la mayoría de los pescadores de las villas del litoral guipuzcoano se veían obligados a dedicarse a las modalidades pesqueras, a priori menos lucrativas y más dificultosas y peligrosas. Estando la costa propiamente dicha sometida a exclusivas de cuño señorial, debían ejercer su oficio en alta mar. Las especies objeto de su captura eran, desde el punto de vista monetario, las menos apreciadas y más ordinarias, como la anchoa, la sardina, el besugo, etc., ya que las de mayor valor como el salmón, el lenguado, la lubina, etc., eran preferentemente capturados por los pescadores monopolistas. Los medios técnicos de los que se valían, tanto para la navegación como para la pesca, eran rudimentarios a consecuencia del desinterés de los inversores en su desarrollo. La falta de inversiones, que sumado a las políticas de fomento del abastecimiento público, emprendidas por las autoridades, recurriendo, entre otras, a la disposición del abundante y barato pescado fresco, impedían el desarrollo de una importante y suficiente industria de transformación de pescado, condenando a los pescadores al mercado del pescado fresco, incapaz de generar unos recursos monetarios suficientes para emprender mejoras. El mercado del fresco dependía, por una parte, del volumen de las capturas, de manera que cuando la pesca era abundante los precios se derrumbaban; pero, por otra parte, dependía de la intervención institucional que imponía tasas al precio del pescado, de manera que cuando escaseaba no aumentaba de precio al ritmo de la

demanda. Y para colmo de males, las capturas realizadas por estos pescadores en alta mar se hallaban sometidas a las exacciones impuestas por distintas instituciones políticas, religiosas o gremiales. Un caso paradigmático es el de las cacerías de ballenas que se realizaban en el litoral guipuzcoano. La captura anual de unas cuantas ballenas, aunque suponía un destacado aporte de ingresos para los pescadores, constituía una actividad muy peligrosa y estaba sometida a todo tipo de exacciones⁷⁴.

Este es el contexto en el que a partir de mediados del siglo XVI comenzaron a invertir algunos particulares agrupados en compañías. Como más adelante se estudiará, estas compañías surgieron en torno al arrendamiento y a la explotación de las pesquerías monopolistas. Es decir, las propias modalidades de pesca del litoral desarrolladas en alta mar, no fueron capaces de generar los suficientes capitales destinados a invertir en su propia mejora. Los inversores en pesquerías monopolistas, advertidos de sus potencialidades, fueron quienes comenzaron a invertir capitales en la pesca en alta mar. Estas inversiones revolucionaron la actividad pesquera, ya que permitieron la introducción de nuevas técnicas de pesca y de navegación y el desarrollo de una importante industria de conservas de pescado. Aunque las mejoras tecnológicas redundaron en un aumento de las capturas, la gran demanda de la industria conservera permitió la revalorización y alza del precio del pescado, ya que, en lo sucesivo, las capturas no se destinaban exclusivamente a su consumo en fresco. En suma, estas transformaciones originaron numerosos conflictos de intereses que en parte importante determinaron la evolución de la actividad.

3.2.1. Choque entre las políticas de abastecimiento público y el desarrollo capitalista de la pesca

En el capítulo del estudio de la legislación se insinuaba que la pesca, la que se desarrollaba al margen de las pesquerías monopolistas, era considerada por las autoridades municipales y provinciales como una simple y barata fuente de abastecimiento alimenticio. El propósito de esta política era el de evitar las carestías y los consiguientes descontentos y conflictos, proporcionando a los sectores sociales menos pudientes una fuente de alimentación constante y barata.

Del anteriormente comentado pleito de apelación interpuesto en 1546 en la Chancillería contra la Provincia por los municipios propietarios y los arrendadores de las pesquerías marítimas se deduce que a principios del siglo XVI los arrendadores de las pesquerías de las playas y desembocaduras de diversas villas de Gipuzkoa empleaban unas redes barrederas o jábegas, pequeñas redes de arrastre, denominadas “treguias”⁷⁵. La especie que predominantemente se solía capturar era el albur o mújol; según las declaraciones de algunos testigos, el concejo de Getaria “...suele arrendar una red de matar albures e líças e otros pescados en el puerto de mar de la dicha villa de Guetaria aquello que esta entre una pena que se dize Alçagua arria y la escala de Sant Pedro azia a la parte de fuera y dende alli la

74 Véase al respecto: CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca...*, op. cit., pp. 39-165.

75 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4.

*suelen traer en tierra con el pescado que con ella toman...*⁷⁶. Añadían que esporádicamente pescaban también anchoa y sardina con el mismo procedimiento, en los casos en que los cardúmenes se arimaban a la costa. Pero estas dos especies eran ordinariamente pescadas por el resto de pescadores valiéndose de pequeñas redes que se lanzaban desde las embarcaciones, como por ejemplo las denominadas “redes sardineras”⁷⁷.

Hacia 1537-1538 acudieron a las costas de Gipuzkoa y, según los distintos testimonios recogidos en este pleito, también a las de Lapurdi, Bizkaia y Cuatro Villas, los “Niçardos”, o italianos súbditos del duque de Saboya. Llegaron con el propósito de pescar sardinas y anchoas. Aportaron nuevas técnicas para la pesca de dichas especies, introduciendo las “redes almadrabas”, o grandes redes de cerco empleadas desde embarcaciones, y las “redes barrederas”, o grandes redes de arrastre, que pronto comenzaron a emplearse para la captura de dichas especies en las playas arrendadas de Getaria y Zarautz, en sustitución de las antiguas “treguinás”. Aportaron, también, nuevas técnicas para la conservación de las capturas, que eran saladas e introducidas en cestos o barriles para su exportación⁷⁸.

Pronto, los arrendadores de las pesquerías de Getaria y Zarautz adquirieron dichas redes e comenzaron a producir salazones de anchoa y sardina, extendiéndose después al resto de localidades del litoral. Linajes como los Campos, los Basurto, o los Arpa, antiguos arrendadores de las pesquerías de Getaria y Zarautz, y otros de muy elevada posición social como los López de Zarauz, linaje de Parientes Mayores de Getaria, o los Beroiz, uno de los principales linajes de inversores en actividades marítimas de San Sebastián, participaron en la adquisición de las nuevas artes y en el desarrollo de las nuevas técnicas de salazón.

Anteriormente, se ha señalado que tras la demanda impuesta en 1542 por el capitán Martín de Hondarra, vecino de Orio, la Provincia sentenció en 1545 la prohibición del uso de las

76 Se ha mencionado en varias ocasiones que la villa de Getaria solía arrendar el sector de su bahía extendida desde la escalera de la ermita de San Pedro de Ugarte (que se ubicaba en la isla de San Antón; Ugarte en vascuence significa Isla), hasta la peña de Alzako-arria. Precisamente, aun hoy, el promontorio que se eleva sobre dicha peña se denomina Lasun-talai, que en castellano viene a significar atalaya de albures o mújoles. Esta especie, hoy en día despreciada en nuestra cultura culinaria, era en la época muy apreciada tal como se desprende del Cancionero de Baena del siglo XV (ROZAS ORTIZ, J.: “*Albur, congrio nin morena: acerca del léxico animal en el Cancionero de Baena*”, *El medio natural en la España medieval. Actas del I Congreso sobre ecohistoria e historia medieval*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2001, pp. 494-495).

77 Los principales estudios relativos al uso de estas redes y otras artes de pesca provienen del campo de la etnografía y de la antropología. Entre otros véanse: APRAIZ, J.A.: “La pesca en Euskalerria. La pesca costera...”, op. cit.; APRAIZ, J.A.: “La pesca en Euskalerrria. La pesca del litoral...”, op. cit.; BIKANDI, J.J.: “Aspectos sociales...”, op. cit.

78 La llegada de los “niçardos” constituye un fenómeno paralelo al que sucedería siglos después hacia fines del siglo XIX con la llegada de los italianos, quienes fundaron diversas empresas conserveras en el litoral vasco, con el propósito inicial de elaborar anchoas en salazón para su exportación a Italia. Acerca de esto último véase entre otros: LÓPEZ, E.: “Escabeche, salazón y conserva...”, op. cit., pp. 81-131.

También en el siglo XVI parece que los italianos acudieron preferentemente a por la anchoa, pues algunos testigos afirmaban “...que este testigo en todo su tiempo no byo matar anchoa en las villas de Guetaria et Çarauz sino fuese en poca cantydad fasta et en tanto que los dichos niçardos vinieron a los dichos puertos de ellos con las dichas redes nuebas e despues así a visto que matan mucha cantydad de ella de lo qual suçede mucho probecho a las dichas villas et vezinos de ellas que entienden en la pesca e cura de ella como por que se ynbian curados et salados por mar a levante et a ponyente e a otras partes...”.

redes barrederas y almadrabas, lo cual motivó que los afectados recurriesen a la Chancillería en 1546. Los testigos presentados corroboraron las razones por las que, entre otras, la Provincia abogaba a favor de su prohibición. Afirmaban que el pescado constituía uno de los principales productos de abastecimiento alimenticio de la provincia, “...*que la sardina e anchoba (que con las dichas redes) e pescado que los pescadores de la dicha provincia de Guipuzcoa matan con sus redes comunes en la mar de los puertos de la dicha provincia de Guipuzcoa es uno de los principales e mayores mantenimientos de los vezinos de la dicha provincia de Guipuzcoa despues del pan e de mas de seer mantenimiento nescesario para la provision de los vezinos de la dicha provincia e con el exerçio de la pesca de ello viven los pescadores de la dicha provincia de Guipuzcoa los quales seran privados del dicho exerçio a dar lugar que con las dichas redes almadraba, xabegua e red varredera se pescasse e aun a los vezinos de la dicha provincia de Guipuzcoa de su provision...*”

En su opinión, la introducción de las mencionadas mejoras técnicas, a pesar de incidir en el aumento de las capturas de pescado, provocaban el desabastecimiento alimenticio, no solo de pescado, sino incluso de otros alimentos⁷⁹. En primer lugar, la mayor parte de sus capturas, una vez saladas y envasadas, se exportaban al exterior, dejando para el aprovisionamiento de la provincia el pescado desechado por su escasa calidad. En segundo lugar, los pescadores ordinarios no podían competir con las nuevas técnicas por haberse disminuido sus capturas y por no poder competir en precios, lo cual redundaba en la disminución de la cantidad de pescado que aportaban a los puertos con destino al mercado del fresco. En tercer lugar, perjudicaban, también, a las importaciones de productos agrícolas desde el interior peninsular, ya que muchos acemileros dejaban de acudir a la provincia al haberse disminuido la disposición de pescado fresco y los que continuaban llegando habían encarecido sus servicios, al no tener asegurados los retornos de pescado, lo cual incidía en el encarecimiento de los productos agrícolas que aportaban⁸⁰.

79 Llama la atención que la introducción de estos avances tecnológicos ocasionaron una serie de conflictos de intereses, que a continuación se analizan, muy similares a los que tuvieron lugar dos siglos más tarde a raíz de la aplicación por los pescadores catalanes del sistema de pesca de arrastre, conocido como bou, y su expansión por los litorales andaluces y gallegos. Véase al respecto: MARTÍNEZ SHAW, C.: “La renovación de la pesca española..., op. cit., pp. 55-57.

80 “...Yten si saven es que la sardina e anchoba que con las dichas almadrava xabegua e red varredera se a pescado por los que las dichas redes an hechado en los puertos de la mar de la dicha provincia de Guipuzcoa toda ella sin dexar para la provision de ella lo han curado e puesto en varriles e lo han llevado para las partes de levante fuera de los reynos de su magestad e si alguna sardina e anchoba de lo pescado con las dichas redes varrederas dexan por veneficiar e vender en los dichos puertos es la que no vale nada para veneficiar e poner en varriles e muy mala e danosa sardina e anchoba para comer que donde tienen notiçia de ella no la quieren comprar...

Yten si saven es que las vezes e tiempos que la dicha red varredera xabegua e almadraba se han hechado para pescar en la mar de los puertos de la dicha provincia de Guipuzcoa a havido falta de provision de sardina e anchoba e otros pescados en la dicha provincia de Guipuzcoa y en los tiempos que con ella no se ha pescado a avido mucha provision de sardina e anchoba e otros pescados.

Yten si saven et es que las villas e lugares de esta provincia de Guipuzcoa por la esterilidad de ella se proveen de trigo vino e azeite e de otras provisiones de fuera parte de la dicha provincia de Guipuzcoa a la qual dicha provincia los mulateros de ella e de fuera parte traen las dichas provisiones en azemillas e con esperanza de retorno de sardina e anchoba e pescado que en la mar de los dichos puertos se mata e por razon del dicho retorno las mas de las vezes vienen con las dichas provisiones e aquellas venden en la dicha provincia de Guipuzcoa por muy menos de lo que venderian a no tener el dicho retorno de sardina anchoba e pescado de que resçivia grandissimo daño e perjuizio la dicha provincia de Guipuzcoa e vezinos de ella.

Yten si saven et es que las vezes e tiempos que las dichas redes almadrabas xabegua e red varredera se han hechado

La parte contraria, por su parte, se defendía insistiendo en que sus nuevas redes no eran perniciosas para la pesca y que, al contrario, habían posibilitado el crecimiento de las capturas y el abaratamiento de los precios del pescado⁸¹. Aunque se desconoce la sentencia definitiva de este pleito, la Chancillería emitió varios autos ordenando a la Provincia que no conociera en este caso y exigiendo la devolución de las redes embargadas. En suma, el pleito desencadenó un conflicto jurisdiccional entre la Chancillería y la Provincia que, de acuerdo con los Fueros, gozaba de la facultad para conocer en este caso. Con todo, fueron los autos de la Chancillería los que prevalecieron. Posteriormente, hay referencias de la continuidad de la industria salazonera de anchoa y sardina y del uso de las nuevas redes. De todas maneras, parece que tempranamente esta actividad se fue circunscribiendo a los puertos de Mutriku, Hondarribia y Getaria. Los restantes puertos sufrían de importantes taras, tanto físicas como legislativas, que impidieron el afianzamiento de las innovaciones en ellas. En el propio pleito de 1546 se expresa que en puertos como Deba, Orío o Pasaia se había abandonado el uso de las almadrabas, mientras que en Getaria seguían en activo unas ocho redes. Los testigos afirmaban que “...los pescadores del Pasaje algunos de ellos hicieron o tenían las dichas redes almadrabas a lo que cree dos almadrabas las quales de dos años aca no se han hechado...”. Las prohibiciones impuestas por las ordenanzas municipales de San Sebastián a la elaboración de conservas de pescado en Pasaia y otras limitaciones impuestas al desarrollo pesquero, debieron empujar a los pescadores de dicho puerto a abandonar el uso de las nuevas redes. San Sebastián llegó a obtener en 1564 una Real Ejecutoria que prohibía a los pescadores de Pasaia toda descarga de pescado en su puerto con destino a su comercialización, debiendo hacerlo en la villa⁸².

En Deba, las limitaciones impuestas por sus ordenanzas al desarrollo de la pesca, junto con las dificultades originadas por su barra, debieron ser las causas de que no llegaran a afianzarse estas innovaciones. Aunque se hicieron algunos ensayos con “...la xavegua o red varredera

en la mar de los puertos de la dicha provincia de Guipuzcoa por la falta que de sardina anchoba e pescado ha havido en la dicha provincia de Guipuzcoa con veer los dichos azemilleros que retorno de sardina e pescado no tenían an dexado de venir con provisiones a la dicha provincia de Guipuzcoa que causa ha sido de subir e aveer crescido presçios las provisiones et mantenimientos que la dicha provincia de Guipuzcoa e han resçivido grand daño en ello e resçiviran adelante si con las dichas redes se pesquase...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4).

81 “...Yten si saven e es que en pescar los dichos conçejos e sus arrendatarios et particulares con las dichas redes que llaman barrederas et almadrabas a sido y es huniversal probecho no solamente de los conçejos et partyculares et arrendatarios pero tanvien de toda la probincia de Guipuscoa et de todo el reyno por que con las dichas redes se thoma mucha sardina et anchova e todo otro genero de pescado et de lo que asi se pesca et thoma demas del probecho de los dichos conçejos et arrendatarios et paticulares que ganan de comer en la dicha pesca et beneficio de ella se mantienen muchas personas pobres et se probee el reyno mas barato...”

Yten si saben e es que antes que en los dichos puertos de mar de la dicha provincia se pescase con las dichas redes barrederas et almadrabas los pescadores que pescaban con las dichas redes sardineras vendian mas cara la dicha sardina y que despues que con las dichas redes varrederas et almadrabas an pescado et pescan a valido la dicha sardina et anchoba et todo otro genero de pescado mucho mas barato por la mucha cantidad que con ellas se pesca...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4).

82 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado. Inventarios antiguos del acervo documental de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián antes de la destrucción de 1813*. San Sebastián: Publicaciones del Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, 1986, pp. 37-38.

que unos niçerdos traxieron a la dicha villa de Deva e con ella pescaron en la mar de la dicha villa de Deva por dos vezes de diez años aca...”. Según otras declaraciones, no fructificó el uso de las almadrabas en la villa: “...nunca vio este testigo en las mares de la dicha provincia pesca de almadraba execto una que tubo çierto tiempo Martin Ochoa de Yrube ya defunto vecino que fue de la dicha villa de Deva el qual solia usar poco con ella que apenas cada año dos vezes solia pescar e vezes ninguna e asi lo deshizo...”.

En Orio, de las tres o cuatro almadrabas que llegaron a haber, para 1546 dos de los propietarios, Juan de Echaniz y Domingo de Arranibar, se habían ya desprovisto de sus respectivas redes. La razón de las dificultades existentes en Orio para el desarrollo tecnológico pesquero habría que buscarla en los problemas que ocasionaba su peligrosa barra. Efectivamente, unos años después, en 1557, en el pleito que la Cofradía de Mareantes de San Pedro interpuso en la Chancillería a la villa de Orio, por la imposición de tasas y limitaciones a la libre venta del pescado, los pescadores declarantes eran conscientes del escaso desarrollo de la pesca en la villa a consecuencia de los peligros de su barra⁸³. Desarrollo que, en lo sucesivo, sería coartado además por las propias ordenanzas municipales.

Efectivamente, muchas villas, incluso las ubicadas en el litoral, optaban por sacrificar el desarrollo en sus jurisdicciones de una actividad pesquera de carácter capitalista e industrial, en principio al objeto de asegurar el abastecimiento barato de pescado fresco y evitar las carestías y los consecuentes descontentos sociales. Aunque un poco después se citarán otras razones más mensurables. Otro ejemplo claro de esta actitud es la ordenanza adoptada en Hernani en 1564 eliminando el monopolio detentado por el concejo sobre la explotación de la pesca del salmón en el río. Aunque la medida en apariencia favorecía a los pescadores ordinarios de la villa, realmente les imponía la obligación de que sus capturas fueran destinadas preferentemente al abastecimiento del consumo interno de la villa, lo cual imposibilitaba el desarrollo de una pesquería de salmónes de cuño capitalista⁸⁴.

De todas las maneras, en aquellos puertos en que no había trabas físicas ni legislativas la pesca y la industria del salazón adquirieron gran relevancia. A ello debió contribuir la Real Cédula de 1554 que autorizaba a los guipuzcoanos extraer a Francia, además de otros productos, las sardinas en retorno de las importaciones de bastimentos y materiales para la construcción naval⁸⁵. Efectivamente, en un pleito por una herencia suscitado en 1572 entre varios miembros del linaje de los Campos, activos empresarios pesqueros de Getaria, se comprueba que entre los bienes disputados figuraban 92 barriles de sardina en salazón y 32 de anchoa en salazón⁸⁶. Es más, en 1580 Domingo de Campos, en compañía con Martín de Isasti, vecino de Getaria, vendió en San Sebastián a Pierres de Sala, vecino de Bidart

83 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Varela, Pleitos Fenecidos, C. 771-3.

84 A.M.H., A, 8, II, 1, 1.

85 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/15.

86 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 223.

(Lapurdi), 100 barriles de anchoa en salazón a seis reales de plata el barril⁸⁷.

Con todo, en las últimas décadas del siglo XVI, a consecuencia del desarrollo de la industria salazonera y de las técnicas pesqueras anexas, así como de la introducción de otro sistema de conservación del pescado, el escabeche, que revolucionaría la actividad pesquera, irían aumentando progresivamente los conflictos entre los interesados en el desarrollo pesquero y las autoridades de la Provincia y de las grandes villas del interior de Gipuzkoa, que veían como dichas industrias acaparaban el pescado, lo cual redundaba en su encarecimiento. A partir de la década de los 70 se intensificaron las quejas de las localidades del interior ante la Provincia. En las Juntas Generales de Errenteria de 1571, Elgoibar y Azkoitia se quejaban de que algunos particulares acaparaban el pescado para su posterior reventa, lo cual repercutía en su encarecimiento. En las Juntas Generales de Zestoa de 1572, Azpeitia se quejaba de que el encarecimiento del pescado se debía a que en algunas villas del litoral como Getaria no se tasaba su precio. La junta ordenó que las justicias de dichas villas marineras procedieran a tasar los precios del pescado. Orden que fue confirmada en las siguientes Juntas Generales de Segura de 1572, con la oposición de Hondarribia. Pero en las Juntas Generales reunidas en Zarautz en 1573, tras volver a insistir en el mismo mandato, Mutriku y Deba apelaron y Getaria manifestó que aceptaba la imposición de la tasa al pescado en su municipio, siempre que las restantes villas de la provincia procedieran a lo mismo con el vino, los productos alimenticios, los jornales de los empleados agrícolas, etc. Con el ánimo de conciliar ambas posturas, o quizás de introducir una medida que permitiese invalidar en la práctica las órdenes de las Juntas precedentes, mostrando una falsa actitud conciliadora, en las Juntas Generales de Ordizia de 1574, Mutriku propuso que “...*me parece que la justicia e ofiçiales de las villas e alcaldias d’esta Provinçia deben aforar e tassar por menudo el preçio del pescado fresco que se hubiere de enplear en la provision de la mesma villa, pero que en los demas pescados que se hubieren de llebar para fuera parte los pescadores dueños de los dichos pescados no esten sujetos a la tasa de la dicha justicia e ofiçiales salbo que tengan libertad de los bender y enplear como mejor visto les fuere*”. La junta aprobó esta proposición⁸⁸.

De momento se apaciguaron los ánimos, pero las disputas volvieron a recrudecerse en la década de los 80, a partir de la introducción del escabeche⁸⁹. Aunque se desconoce la fecha exacta de su primera aplicación así como la identidad de sus introductores, a partir de los inicios de esta década las compañías dedicadas en Getaria y otras villas al arrendamiento de las pesquerías municipales y a la elaboración de salazones, progresivamente se dedicarían a la industria escabechera, especialmente del albur o mújol, pescado con las redes barrederas en

87 A.H.P.G., 3/356.

88 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 28 Abril/8 Mayo 1571 ; Cestona 19/29 Abril 1572 ; Segura 14/24 Noviembre 1572 ; Zarautz 14/24 Noviembre 1573 ; Villafranca 24 Abril/4 Mayo 1574.

89 Hay algún autor que afirma que la técnica del escabeche se generalizó en Bizkaia ya a principios del siglo XVI. Este extremo, que de confirmarse sería de gran relevancia en la Historia marítima vasca, necesita a nuestro juicio de un estudio en profundidad que a día de hoy no se ha producido. Véase: ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.-SESMERO CUTANDA, E.: “La pesca en Vizcaya...”, op. cit., p. 385.

las pesquerías arrendadas, y del besugo, adquirido a los pescadores comunes⁹⁰. En adelante, todas las iniciativas de las villas del interior se concentrarían en tratar de eliminar esta industria conservera.

En 1583 el Diputado General Pedro de Alzolaras se quejaba de “...*que los escavecheros que compran pescado en las villas de Guetaria e Motrico an hecho y causado un estanco del pescado fresco que solia venir de la costa de la mar a vender para todo este valle tomandoles de la mar todo el pescado fresco que se coge syn dexar cosa ninguna a las personas que suelen conprar para traer a este valle, de forma que ya no acude ni viene ningun pescado fresco como solia...*”. La Diputación ordenó a Mutriku y Getaria que atendieran el caso. En las Juntas Generales reunidas en Zumaia en 1584 se ordenó a las justicias de Getaria y Mutriku que no consintieran la venta del pescado fresco a los escabecheros, pero ambas se opusieron. En las siguientes Juntas reunidas en Hondarribia en 1584, a propuesta de Azcoitia, se confirmó el precedente mandato, y las villas de Mutriku y Getaria volvieron a apelar la decisión. Pero de nuevo las Juntas Generales de 1585, reunidas en Bergara, se reafirmaron en la orden precedente. Por fin en las Juntas Generales celebradas en Mutriku en 1585, se nombró una comisión para que en la cuestión del escabeche “...*se tome una vuenta horden con el regimiento de esta villa de forma que a ninguno se aga agravio...*”⁹¹.

Se desconocen los términos exactos del acuerdo pero sirvió para atenuar la conflictividad de manera coyuntural. Por el contexto documental, se puede considerar que trataba de conciliar los distintos intereses, otorgando la prioridad de adquisición del pescado a los vecinos de la provincia para suplir la demanda interna de pescado fresco y permitiendo a los escabecheros la elaboración de sus productos con las capturas que restaban sin comprador. Pero el acuerdo no sirvió de mucho para zanjar definitivamente el conflicto, pues los escabecheros continuaban acaparando parte importante de las capturas y el pescado fresco se encarecía y escaseaba en la provincia. Las Juntas Generales de Zarautz, del año 1600, designaron una comisión para que analizara la cuestión de los escabeches. Ésta redactó un informe a favor de la prohibición de la elaboración del escabeche de besugo, permitiendo tan sólo el del mújol. La razón que motivó la redacción de esta propuesta, aceptada por la Provincia, podría

90 Las recientes aportaciones de varios investigadores, caso de Azpiazu o del autor de este trabajo, que certifican que a partir de mediados de la década de los 80 del siglo XVI se produjo una verdadera “revolución” escabechera-besuguera, continúan siendo ignoradas por autoridades de la talla de Bilbao, que sin base documental alguna y recurriendo a la generalización y a la extrapolación continúan defendiendo que por esas fechas se produjo el inicio de la recesión de la actividad pesquera: “...Las actividades pesqueras vascas, tanto de bajura como sobre todo de altura, se sostuvieron florecientes hasta aproximadamente 1585, para entrar también en crisis y arrastrar hasta bien entrado el siglo XVII una severa recesión. El retroceso del sector de la pesca de altura en ultramar estuvo inicialmente asociado a los conflictos armados y sus derivaciones (embargos de naves y recluta forzosa de marineros para la Armada), luego, ya en el siglo XVII, a la caída de los rendimientos de la pesca en Terranova y a la expulsión de los vascos de los caladeros por obra de ingleses y holandeses. Factores similares influyeron sobre la pesca de bajura...” (BILBAO, L.M.: “El ascenso mercantil...”, op. cit., p. 159). Al respecto de la introducción y generalización del escabeche véanse: ALBERDI LONBIDE, X.: “La pesca en el litoral...”, op. cit., pp. 116-126; AZPIAZU, J.A.: “Las conservas de pescado en Gipuzkoa...”, op. cit., pp. 59-71.

91 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 29 Octubre 1583/25 Enero 1584 ; Zumaya 14/25 Abril 1584 ; Fuenterrabía 14/24 Noviembre 1584 ; Vergara 4/14 Mayo 1585 ; Motrico 14/24 Noviembre 1585.

constituir un intento de socavar el apoyo que los escabecheros recibían de villas como Getaria y Mutriku, contentando a los concejos de dichas villas, interesadas en los arrendamientos de sus monopolios pesqueros, destinados sobre todo a la captura del mújol. Aunque también, tal como los propios comisionados señalaban, los propios escabecheros pudieron mostrar su conformidad a que únicamente se autorizaran los escabeches de mújol, para poder, al amparo de dicho permiso, elaborar los de otras especies como el besugo. Debido a que este decreto, corroborado por las Juntas Generales reunidas en Ordizia en 1601, imponía severas limitaciones incluso a la libre comercialización y elaboración de escabeches de mújol, el incumplimiento debió ser general, de modo que en 1602 el Corregidor tuvo que exigir a los alcaldes de Getaria y Mutriku su cumplimiento, quienes respondieron que lo acataban⁹².

A pesar de todo, estas órdenes no fueron en absoluto respetadas ya que los escabecheros de Getaria y Mutriku, con la aquiescencia de sus respectivos concejos, continuaron elaborando escabeches de besugo. En consecuencia, la Diputación, reunida en San Sebastián, dio comisión al escribano Cristóbal de Eguzquiza para que, en compañía del Corregidor, acudiera a ambas villas, recogiera testimonios, embargara escabeches y hornos para su elaboración y prendiera a los inculpad⁹³. Acudieron a Getaria y Mutriku, donde, tras interrogar a varios presuntos implicados y revisar varias escabecherías, procedieron a requisar algunas calderas y materias primas (aceite, vinagre y sal) indispensables para la elaboración de escabeches. Y apresaron, en Getaria a Martín Pérez de Asterriza y Domingo de Campos, a la sazón alcalde, y en Mutriku a Domingo de Asterriza, todos bajo la acusación de haber elaborado escabeches. A continuación en Pasai Donibane y San Pedro, tras diversos interrogatorios, apresaron a varios maestros de pinazas, acusados de haberse concertado con diversos escabecheros para proveerles de besugo⁹⁴.

92 "...los nombrados por VS del rreclamo que se a echo contra los escabecheros para remediar la falta del pescado que generalmente en toda esta probincia por causa de ellos a habido y ay, nos pareçe, pues la pretension de los dichos escabecheros es de azer escabeche de solo el albur, que VS debe de hordenar y mandar que en las villas de la costa de la mar solo se haga el dicho escabeche del dicho albur y no de otro pescado alguno, y de él despues de muerto, con que los que lo mactan y cuyo es, lo ayan de llebar a la plaça publica de las dichas villas y cada una de ella y puesta en ellas por tiempo y espacio de quatro oras cada bez que se mactare, que sean dende luego que se mactare, llebandole a la dicha plaça sin agoardar a otro tiempo por el fraude que en ello podrian azer, y a menos ni el dueño del dicho pescado entregue a los escabecheros ninguna cantidad de los dichos albures, ni ellos ni la persona para quien sea éste lo rreçivan ni tampoco den, ni los dichos escabecheros ni persona para quien se aze, agan escabeche de otro genero alguno de pescado si no es del dicho albur por la forma dicha, y asi mesmo aunque sean pasadas las quatro oras, dentro de los quales al preçio que el dueño del escabeche tiene conçertado el dicho albur, quales quier vezinos y moradores de las tales villas y los arrieros y otras personas de fuera de las tales de ella puedan tomar todo el albur que quisieren sin que el dueño de el ni los escabecheros ni la persona o personas por quien se aze les ponga ynpedimiento alguno, y lo mesmo se de, aunque sean pasadas las quatro oras a los harrieros que binieren, el albur que no estubiere echo escabeche, la cantidad que pedieren y que las justiçias les compelan a todo lo suso dicho y cada caja de ello al preçio que agora esta conçertado el dueño del dicho escabeche que es en Guetaria a dos reales y coartillo la dozena, aziendose con catorze cada dozena, y al rrespecto que adelante se conçertaren, con que las dichas justiçias, rreçiviendo juramento del que a de dar el dicho albur y de la persona o personas a quien se hubiere de dar, aberigue el preçio çierto en que estan conçertados de dar y tomar el dicho albur y a el agan dar todo el que pedieren...". A continuación imponía multas a los particulares y concejos infractores (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/10 (P6D4); JD AJI, Impresos, 2,1).

93 A.G.G.-G.A.O., R.16.

94 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/13 (P6D4).

De todas maneras, estas medidas tan drásticas provocaron una mayor carestía y escasez de pescado en los puertos de la provincia, pues los pescadores comenzaron a llevarlo a puertos de territorios vecinos, como Bizkaia, donde no había, a todas luces, semejantes prohibiciones. En consecuencia, las Juntas Generales reunidas en Hondarribia en 1611, derogaron la prohibición de la elaboración de escabeches, aunque imponía medidas muy lesivas para el desarrollo de esta industria, pues, con el propósito de asegurar el surtido de pescado fresco barato de los habitantes de la provincia, mandaba que las capturas permaneciesen cuatro días en espera de su adquisición para su consumo en fresco, antes de que fueran destinadas a su conservación⁹⁵. Este acuerdo fue el inicio de una batalla legislativa entre los favorables al permiso o a la prohibición de la elaboración de escabeches. Los concejos de las villas, con una importante implantación de las industrias conserveras, en lo sucesivo, iniciaron arduas gestiones al objeto de conseguir la ansiada libertad de elaboración del escabeche. Pero las grandes villas comerciales e industriales hicieron lo propio en aras a su supresión. Sus vecinos, comerciantes y armadores, concebían la pesca del litoral como una actividad económica secundaria, destinada al abastecimiento alimenticio de los habitantes de más baja extracción social y, por supuesto, poco digna para que gozara de sus inversiones.

En las Juntas Generales de Bergara de 1612, San Sebastián propuso la prohibición del escabeche y la Junta decretó en consecuencia, con la contradicción de Errenteria, Mutriku, Zumaia y Getaria⁹⁶. Pero en las siguientes Juntas Generales de 1612, reunidas en Mutriku, los valedores del escabeche consiguieron su autorización, con la condición de que, a fin de satisfacer la demanda de pescado fresco, tras su captura el pescado permaneciese en venta durante seis horas antes de que fuera adquirida por los escabecheros. Incluía, además, la condición de que dicha autorización no afectaba al puerto de Pasaia debido a la Ejecutoria que disponía San Sebastián en contra de la elaboración de conservas de pescado en aquel puerto⁹⁷. Por supuesto, con esta medida se trataba de obviar la oposición de la poderosa villa de San Sebastián, atendiendo también a sus intereses a favor del abastecimiento de pescado fresco de sus vecinos. De nuevo, en las siguientes Juntas Generales de 1613 reunidas en Tolosa, y tras la petición de esta villa de que fuera abolido el permiso otorgado al escabeche, la Junta restringió la anterior libertad autorizando su elaboración únicamente en el período comprendido entre Pascua de Resurrección y fines de enero. Prohibía su elaboración desde fines de enero hasta Pascua de Resurrección, precisamente el período en que transcurrían las campañas de captura de besugo y en que quedaba comprendida la Cuaresma, época del año de

95 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 2,4.

96 San Sebastián expresaba que "...conbiene al bien huniversal de esta provincia para la provision del pescado fresco que no se de lugar a que se haga escabeche en ningun puerto de esta provincia por la necesidad que se padeze de la provision del dicho pescado fresco y porque se dio permiso en la junta pasada de Fuenterrabia de que en qualquier puerto de esta provincia se pudiese hacer escabeche libremente pide y suplica a su señoria mande rebocar el dicho decreto por las razones dichas y por que es en perjuicio de la dicha villa de San Sebastian en quanto dice de que libremente se haga en qualquier puerto de esta provincia rrespetto de las executorias que tiene de que en el puerto del Pasaje no se pueda beneficiar ni vender pescado ninguno sino tan solamente lo que para su bastimento tubieren necesidad los del Pasaje..." (A.G.G.-G.A.O., R.16).

97 A.G.G.-G.A.O., R.16.

mayor demanda y consumo de pescado⁹⁸. En suma, este decreto, sin prohibir absolutamente el escabeche, introducía una serie de limitaciones que, de aplicarse, imposibilitaban el desarrollo óptimo de esta industria.

Getaria y Hondarribia apelaron el decreto, pero en las siguientes Juntas Generales reunidas en Mondragón fue corroborado. En consecuencia, a finales de 1613 Mutriku demandó a la Provincia ante el tribunal del Corregimiento para que se revocara este decreto. La villa de Mutriku alegaba que la elaboración de escabeches no acarrea perjuicio alguno al abastecimiento de pescado de la provincia y que su prohibición, en cambio, supondría la quiebra de las economías de sus pescadores. Consideraba que todas las personas gozaban del derecho de disponer libremente de sus haciendas y que ello no podía ser negado a sus vecinos. Por fin añadía que semejante prohibición fue promovida por los ricos rentistas y propietarios de tierras del interior, quienes pretendían continuar elevando los precios de sus productos agrícolas, evitando el descontento popular proporcionándoles un barato medio de subsistencia, que no era otro que el pescado fresco⁹⁹. La Provincia, en sus alegaciones,

98 "...que no se haga ni se pueda hacer escaveche en los puertos de esta provincia desde fin del mes de enero hasta pasqua de resurrección siguiente de cada un año so pena de treinta ducados contra el escavechero que hiciere escaveche y contra los marineros y perdimiento del pescado por cada vez que lo contra hicieren...y que en la otra parte de cada un año puedan hacer y hagan libremente el dicho escaveche con que lo suso dicho sea y se entienda sin perjuicio de las cartas executorias que en razon de ello tiene la villa de San Sevastian contra los Pasages..." (A.G.G.-G.A.O., R.16).

99 "...en nombre de la villa de Motrico, como mejor lugar aya de derecho digo que en la ultima junta que esta muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa ha hecho en la villa de Mondragon ha prohybido haçer escabeche de besugo en las villas y puertos de la dicha provincia de que apeló el procurador que en la dicha junta se hallo por la dicha villa en tiempo y en forma como consta del registro de la dicha junta, y alegando agravios, digo que el decreto y prohybiçion de su señoria es digna de ser revocada y yo assi lo pido por lo siguiente: Lo primero por lo general y lo demas que alegar se suele y por aver dado el dicho decreto sin que preçediesse cognoçimiento de caussa y sin oyr a las partes. Lo otro no le viene ningun daño a la dicha provincia por que se haga escabeche en los puertos de ella ni por ello se le impide la provision que asoma le falta por caussa del escabeche. Porque es conçierto y siempre ha habido entre los pescadores y escabecheros que no se les aya de bender ni entregar el besugo hasta que primero se provean todos los vezinos de esta dicha provincia de lo que huvieren menester por sus dineros, y para esto aya de estar el besugo en la lonja el dia que pescaren hasta las diez horas del dia siguiente, y quando no aya comprador ni ninguno que aya menester en poca o mucha cantidad se le aya de dar el tal escabechero y no primero, y si en la dicha villa no se permitiesse haçer escabeche lo que sobrasse proveyendo a los vezinos de la dicha provincia y a otros compradores de fuerça se abria de perder y echar a la mar, ni los pescadores ternian que yr a pescar no haviendo quien les comprasse. De lo qual se colige que del // (fol. r.) dicho decreto no le redunda ninguna utilidad a la dicha Provincia pues para su provision se da a todos los que quisieren comprar primero que a los escabecheros, y a la dicha villa nottable daño por ser la mayor parte de ella pescadores y que viven sin otro officio y la pesca en que halgo ganan ser la de los besugos. Lo otro qualquiera puede disponer de su hazienda como bien visto le fuere sin que nadie le impida la compra y venta y quando mucho lo que la dicha provincia pudiera pretender es que sus vezinos y los que quisieren comprar para su provision por el tanto sean preferidos a los escabecheros y sin que su señoria mandasse los pescadores de la dicha villa como hijos obedientes siempre han tenido cuydado de haçerlo assi, pero no puede mandar mediante justicia que los pescadores de la dicha villa tornen a echar en la mar su pesca que huvieren hecho y que pierdan que es lo mismo por las razones susso dichas mandar que no se haga escabeche. Lo otro hallara Vuestra Merced que los que mas instaron en la dicha junta para decretar lo susso dicho buscan invenciones cada dia como poder bender en subidos preçios sus sidras y otros fructos de su tierra diciendo ser de justicia y dessean que las otras villas perezcan y no se aprovechen de las cossechas de sus tierras y esto alego por notorio. Lo otro la dicha villa de Motrico no tiene ninguna otra renta sino la de la alcabala del pescado fresco y prohybiendo su señoria el escabeche del besugo no avria arendador que diesse la meitad de lo que suelen dar por las dichas alcabalas y assi no ternia la dicha villa aun con que acudir a lo que cada año paga de fogueras y esto es sin duda y los pescadores benderian su pesca en otros puertos del señorío de Vizcaya a donde se haze escabeche sin ninguna de estas prohibiçiones y la dicha villa quedaria defraudada // (fol. v.) y la dicha provincia sin provission de pescado. Lo otro el dicho decreto ablando

declaraba que los argumentos del demandante no eran suficientes para derogar un decreto que buscaba la utilidad general y que los perjuicios que dicho decreto podría acarrear “...de menos inconveniente es que lo tenga un particular que una republica universal a cuya utilidad y provecho se a de estar en primer lugar...”.

Pero antes de que el Corregidor emitiera la sentencia, los afectados por las prohibiciones impuestas por la Provincia iniciaron gestiones en la Corte al objeto de obtener la autorización real de los escabeches. En junio de 1614 una Real Cédula pedía a la Provincia que remitiera una relación de las causas por las que había decretado dicha prohibición. La Diputación reunida en Tolosa acordó responder al rey que se procedió a adoptar semejantes medidas debido a que los escabecheros acaparaban todo el pescado y la provincia quedaba desprovista de pescado fresco. Además negaban que dicho decreto ocasionara los perjuicios que la parte contraria había manifestado¹⁰⁰. Por fin, una Real Provisión de octubre de este año autorizaba la elaboración de escabeches. Tras su presentación en las Juntas Generales de Hernani de 1614 se decretó que a partir de entonces se elaboraran libremente los escabeches en cualquier época del año y en cualquier puerto, excepto en las sometidas a la jurisdicción de San Sebastián, con la condición de que antes de su adquisición por los escabecheros, el pescado estuviese a la venta durante cuatro horas para que lo pudiesen adquirir los vecinos de la provincia al mismo precio que el estipulado para los primeros¹⁰¹. Con esto terminaron, en lo sucesivo, las acciones de las instituciones contra el establecimiento de la industria escabechera.

3.2.2. Enfrentamientos entre los inversores pesqueros y los pescadores

Contra las pretensiones de los inversores en el desarrollo de la pesca del litoral, además de las instituciones, se opusieron también los pescadores ordinarios. La introducción, durante la primera mitad del siglo XVI, de nuevas redes más efectivas como las almadrabas y las redes barrederas y su adopción por algunos inversores pesqueros, supusieron un duro golpe para los sistemas de captura y comercialización de la pesca existentes hasta entonces. Los pescadores comunes, además de los palangres empleados para la captura de especies de porte considerable, como besugos, merluzas, lubinas, etc., usaban diversas redes de poca extensión y reducida efectividad. En el tantas veces citado pleito de 1546 se mencionan tres tipos de redes. Los “...tresmallos para con ellas pescar merluzas y otros pescados...”, tipo de red aún en uso hoy en día para la captura de especies de arrecife como cabras, salmonetes, fanecas, etc. Las “panarretas”, o “mangaretas” eran unas pequeñas redes que se utilizaban desde las orillas para la captura del cebo o gueldo. Y las “redes sardineras” de forma rectangular, con uno de sus lados lastrado y el opuesto provisto de flotadores de corcho, era un arte de enmalle de malla pequeña, pero lo suficientemente ancha para que cupiesen las sardinas y quedaran

con el debido respeto es en desservicio de su magestad por que el escabeche que en la dicha villa se haze por ser el mejor de la costa se suele bender en Madrid y Balladolid y en otras çiudades que todas ellas quedarian con falta de escabeche y bien considerado es poner estanco en los mantenimientos que prohyben las leyes con mucho rigor...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1017).

100 A.G.G.-G.A.O., R.16.

101 A.G.G.-G.A.O., R.16; JD IM, 2/23/14 (P6D4).

prendidas. Su diferencia con las almadrabas, además de las dimensiones, estribaba en el tamaño de la malla: “...la dicha almadrava tiene la malla mas menuda que la sardinera la qual malla et en el agujero por donde entra et se prende la sardina e la dicha malla menuda le fazen por que la sardina et anchova que se toma con la dicha almadrava se toma toda ella et no se prenda en la red como se faze en la sardinera por que aprendese y metense en los agujeros de la dicha red sardinera...”.

Con la red sardinera se pescaba de dos maneras; “...asi en las manjuas como con cebo de la sardina...”. La “manjua” significa bando de peces y este sistema consistía en que cuando observaban que la sardina se apelotonaba en bandos cerrados, acudían varias embarcaciones y alrededor del bando largaban sus respectivas redes sardineras, rodeándolo, y esperaban a que las sardinas se enredaran en sus redes¹⁰². La pesca con el cebo o gueldo consistía en arrojar hacia un lado de la red el cebo o gueldo para atraer a los bancos de sardinas que acto seguido quedaban enredadas en la red sardinera¹⁰³. Las capturas, nunca demasiado abundantes, eran vendidas a diario, generalmente para su consumo en fresco. En las ocasiones en que las capturas superaban la demanda, afirman los testigos que procedían a su salado. Pero las delicadas sardinas y anchoas no son aptas para permanecer demasiado tiempo en espera de su consumo o elaboración, por lo que los propios testigos afirman que trataban de ajustarse a la demanda, capturando las cantidades que juzgaban serían suficientes, pero sin rebasar en exceso la demanda. Así conseguían además que los precios se mantuvieran estables en una cantidad satisfactoria, sin que una oferta excesiva de pescado los derrumbara¹⁰⁴.

102 Para este sistema de pesca todos los testigos corroboran la existencia de una curiosa relación simbiótica de los pescadores con los “toninos” o delfines. Al parecer los pescadores aguardaban a que los lances de los delfines provocaran el apelotonamiento de los bandos de sardinas para proceder a rodearlos con las redes. En dicho rodeo tomaban parte también los delfines para realizar sus capturas, facilitadas por el hecho de hallarse el bando acorralado entre los cetáceos y las redes. Algunos testigos describen así este fenómeno: “...ha visto por experiencia en la pesca de la sardina en las manjuas que se pescan en alta mar en los puertos y mares de las dichas villas e lugares de la dicha provincia como las tonynas suelen cercar y tener cercado grandes montones de sardina que llaman manjuas y a ellas solian acudir los pescadores de los dichos puertos con sus redes sardineras y puesto que acudiessen muchas e diversas chalupas cada una de ellas et los dichos pescadores con las dichas sus redes comunes solian tomar quanto podian y vezes quanto querian a vezes mas a vezes menos y las dichas toninas solian estar sin hazer mudança ny mostrar espanto con la sardina que restava en la tal manjua...

...los pescadores de ellos con las dichas sus redes comunes sardineras e chalupas solian yr e acudir dentro a la mar donde solian andar e parescer montones de sardina que los solian tener cercados las tonynas e del tal monton que se llama manjua solian tomar cada uno de los dichos pescadores puesto que fuesen nueve o diez chalupas o mas todas ellas solian tomar el tal manjua o monton e para todos solia aver e hubo pesca...”.

103 El cebo o gueldo o maço, en principio consistía en una masa de alevines, aún hoy denominado “geldua” en euskara, que se capturaba en las orillas con las redes “panarretas”. El término macizo acepta aún hoy el significado de cebo para pescar. A partir de las décadas finales del siglo XVI comenzaron a usar también otro cebo consistente en las huevas de bacalao saladas y envasadas en barriles, que en la documentación se denomina con el término vasco de “arrabas”. A partir de entonces las partidas de barriles de arraba serían habituales en los barcos que venían de las pesquerías de bacalao de Terranova. Al acto de arrojar el cebo para atraer el pescado se denomina en la documentación con el término “macizar”. Este sistema de pesca perduró hasta bien entrado el siglo XX, es decir, hasta la total mecanización de los sistemas de pesca. A la anchoa y sardina que se capturaba con este sistema se denominaba en euskara “Maziko antxua” o “Maziko sardiña”, y era el más apreciado por los consumidores, ya que el cebo salado que los peces habían engullido antes de su captura les proporcionaba un sabor característico muy apreciado y añorado aún hoy día por aquéllos que tuvieron la suerte de saborearlo en su niñez.

104 Aunque en la documentación del siglo XVI manejada no se cita, otra “salida” habitual del superávit de capturas de anchoas y sardinas, al menos hasta mediados del siglo XX, fue su empleo para abonar los campos.

La introducción de los nuevos sistemas de pesca y, merced a sus abundantes capturas, el afianzamiento de la industria salazonera rompieron estos antiguos modos de pesca y de comercialización. Las almadrabas y redes barrederas destruían los modos de vida de los pescadores. En opinión de éstos, mediante su prohibición “...*aun ternan en que trabajar e ganar de comer los pescadores lo qual todo çesaria si se diesse lugar a que se pescase con las dichas redes almadrabas xavegua e red varredera...con el exerçio de la pesca de ello viven los pescadores de la dicha provinçia de Guipuzcoa los quales serian privados del dicho exerçio a dar lugar que con las dichas redes almadraba xavegua e red varredera se pescasse...*”.

En primer lugar, las grandes capturas, que las nuevas redes realizaban, provocaron la disminución de las de los demás pescadores. Algunos afirmaban que “...*tres o quatro chalupas de entonces solian matar mas sardina de lo que aguora matan veynte chalupas...*”. Las causas de esta disminución de las capturas eran tres. Por una parte, las nuevas redes al ser de gran extensión capturaban los bandos enteros, de manera que para quienes usaban de redes tradicionales no quedaba nada: “...*las vezes e tiempos que las dichas almadrabas se hechan a pescar en la mar a tomar alguna manjua o monton de sardina o anchova que veen y allan en la mar aunque vayan a tomarla seis o siete chalupas si por caso los antiçipa la chalupa que lleva la dicha almadraba y con ella cerca el dicho monton o manjua o sarda la toma toda por entero sin que para los otros pescadores hordinarios que van en busca de ella con sus redes comunes segund lo han acostumbrado no queda nada para ellos y quedan sin pesca...*”.

Por otra parte, el uso de las almadrabas entorpecía, cuando no imposibilitaba, el normal empleo de los sistemas de pesca anteriores. Al parecer era habitual que las embarcaciones que usaban almadrabas, al estar mejor tripuladas, se anticiparan a las otras y capturaran los bancos de peces antes de la llegada de los demás. Además, con el sistema de las almadrabas se espantaba a los delfines que contribuían al mencionado apelotonamiento de los bancos de peces. Al parecer, la almadraba se largaba rodeando el bando y una vez lanzada y al iniciar su recogida, para que el pescado no huyera de la abertura que restaba entre ambos extremos de la red se introducían y removían en el agua palos con trapos y sábanas para espantar a los peces hacia el fondo de la red¹⁰⁵. Espantaban también a las trompas o tiburones peregrinos provocando un importante descenso de sus capturas. La pesca de estos enormes escualos era una importante fuente de ingresos de los pescadores pues de sus hígados se obtenía grasa o saín, empleada en los mismos usos que la de la ballena¹⁰⁶. Consideraban que la escasez de

105 “...Las dichas almadrabas se antiçipan a los dichos pescadores hordinarios por que en las chalupas donde aquellas llevan va mas gente que en la chalupa hordinaria e antiçipado toman la tal manjua e monton de sardina e lo que todos los dichos pescadores hordinarios solian e avian de tomar toman las dichas almadrabas e los otros quedan sin pesca por la major parte e si algo toman no quanto solian e demas de ello a visto como de la pesca de las dichas redes almadrabas se espantan e huyen las dichas toninas e con mucha furia e espanto van huyendo lo qual cree que lo causa por que el tiempo que la dicha almadraba echan en la mar para la dicha pesca los pescadores que con ella pescan meten dentro en la mar tres o quatro estados dentro la mar un paño de dos varas que traen a manera de vander a lo traen por la mar un rato fasta que lo sacan...”.

106 “...este testigo fue en matar y mato en una quaresma antes que las dichas redes almadrabas veniessen al dicho puerto çiento e quarentan e ocho tomras e así bien otras // (fol. v.) vezes solia hazer e hizo mucha pesca de los dichos tompres y lo mismo otros pescadores de la dicha villa de Guetaria e despues que se usa de las dichas redes almadrabas

sardinias y anchoas provocada por estas nuevas redes repercutía en la disminución de las capturas de otras especies que se alimentaban de ellas. Cuando pescaban con las redes tradicionales, al izarlas caían de ellas muchos peces muertos o moribundos que servían de atracción y pasto a otras especies, pero con las almadrabas, de malla más estrecha, no sucedía tal hecho, lo cual acentuaba la disminución del alimento de esas otras especies, también objeto de captura¹⁰⁷.

Por último entre los pescadores ordinarios se extendió el vicio de dejar pescar a los que usaban almadrabas a cambio de cierta cantidad de dinero. Esta práctica aunque les reportaba unos ingresos fáciles y rápidos, a la larga repercutía negativamente sobre ellos pues perdían todo incentivo por tratar de mejorar su situación¹⁰⁸. En suma, los sistemas de pesca tradicionales experimentaron una grave crisis, no ya por no poder competir con las nuevas, sino incluso por no ser ya factible su normal y habitual desenvolvimiento¹⁰⁹.

En segundo lugar, los propios testigos presentados por la parte de los inversores afirmaban que el empleo de las nuevas redes habían provocado el desplome de los precios de la sardina

no matan tantos ni como solian ni aun con la quarta parte...”.

107 “...de la pesca de la dicha red sardinera que lo pescan con cebo delguado ha visto este testigo de como despues de hecha la dicha pesca toman la dicha red e la meten dentro del barco e al tiempo que la dicha red meten con la dicha sardina en el dicho barco mucha sardina cae al fondo e es cebo del pescado e de la pesca de la dicha red almadraba dize y cree este testigo que no se suelta la dicha sardina ni cae a la mar...”.

108 Varios testigos corroboran este extremo: “...estando un dia en la dicha pesca este testigo e otros pescadores de las dichas villas hizieron mucha pesca de la dicha sardina y acudio al dicho lugar y mar un hierno del dicho Francisco de Estella en una almadraba puede aver diez años poco mas o menos y asta tanto este testigo nunca vio la dicha red ni tubo noticia de ella y como vio el dicho hierno del dicho Francisco la dicha manjua y monton de sardina que este testigo y otros pescadores le tenian cercada y tomada mucha parte aunque lo resto asi bien era mucho y la tenian cercada las dichas toninas roguo a este testigo el dicho hierno del dicho Francisco que la alçase las tramas de sus redes para que el tambien tomase de la dicha sardina e asi lo hizo este testigo y el dicho hierno del dicho Francisco hecho la dicha almadraba y con ella tomo de la dicha manjua quanto queria y su chalupa podia tener...”.

“... un día que este testigo se hallo en pesca de sardina com los vecinos de la dicha villa de Deva con sus redes comunes puede aver siete años poco mas o menos fueron a tomar una manjua e les alcanço una chalupa que trayan los marineros de Guetaria con las dichas almadrabas e dixieron a este testigo e sus compañeros que dexasen la pesca de la dicha manjua e que ellos con la dicha almadraba lo tomarian e repartirian e asi este testigo e sus compañeros lo hizieron e dexaron la dicha pesca a la dicha almadraba e con ella tomaron los dichos vecinos de Guetaria mucha sardina e dieron a este testigo e sus compañeros ciertos dineros por la parte de sardina que les prometieron de dar e llevaron toda ella para Guetaria los dichos pescadores...”.

109 Don Pedro de Ormaechea, presbítero beneficiado de la parroquia de Nuestra Señora de Deva, resumía en estos términos la situación: “...con las dichas almadrabas toman de la dicha sardina en manera que aunque en la pesca de ella se hallen otros pescadores hordinarios con sus redes comunes a todos ellos escluyen e a maravilla e pocas vezes vuelben con sardina e las mas vezes sin sardina alguna los dichos pescadores de las dichas redes hordinarias que van e vuelven para sus casas a causa de las dichas almadrabas que tomaban lo que todos los hordinarios avian de tomar e pescar e con las chalupas o pinaças que traen con las dichas almadrabas que las traen vien adreçadas e con gente andan por toda la costera e a las chalupas hordinarias se anteçipan e los escluyen de la tal pesca e resçiven grand daño en ello e demas de ello como la dicha red almadraba es grande e alta toma mucho numero de sardina en numero de treinta e quarenta millares de sardinias muchas vezes e mucha anchoba por lo qual haze mucho daño la pesca de la dicha almadraba por que tras la tal anchoba acudiria mucha merluça e pescado a la costa donde se matarian e por que no acude tanta como acudiria no se mata ni pesca en la abundancia que pescarian...”.

y de la anchoa, de manera que los demás pescadores no podían competir¹¹⁰. Es más, acusaban a los pescadores ordinarios de procurar la prohibición de las nuevas redes con el único propósito de encarecer el precio de las capturas¹¹¹. En cierto modo, esta acusación tenía su justificación, pues en un principio los propios pescadores ordinarios trataron de sumarse a las innovaciones pero sus intentos fracasaron. Es el caso de los pescadores de Orio que agrupados trataron de adquirir entre todos una red almadraba. Según los testigos, la iniciativa se malogró ante la evidencia de que dichas artes eran perniciosas para la pesca, pero también tuvieron que influir en sus ánimos el elevado coste de las redes y el fracaso experimentado por otros vecinos de Orio que habían adquirido semejantes redes pero abandonaron su uso por no poder desarrollar satisfactoriamente todas sus potencialidades, ya sea por las limitaciones físicas de la barra de su puerto, ya por las ordenanzas aplicadas por el concejo¹¹².

El descenso de los precios fue derivado, no sólo del hecho de las mayores capturas de las nuevas redes, sino de que los nuevos sistemas de pesca permitían un enorme ahorro de tiempo en las labores de pesca. Con las almadrabas se rodeaban y capturaban los bancos de peces independientemente de la dirección que llevasen, mientras que con las redes sardineras, una vez largadas a su alrededor, debían aguardar a que los peces penetraran en las redes por sus propios medios, ya atraídos por el cebo, ya empujados por los delfines. Además, las capturas realizadas con red sardinera, al ser un arte de enmalle, debían ser despescadas a mano una a una¹¹³.

110 “Yten si saben e es que antes que en los dichos puertos de mar de la dicha probincia se pescase con las dichas redes barrederas et almadrabas los pescadores que pescaban con las dichas redes sardineras vendian mas cara la dicha sardina y que despues que con las dichas redes varrederas et almadrabas an pescado et pescan a valido la dicha sardina et anchoba et todo otro genero de pescado mucho mas barato por la mucha cantydad que con ellas se pesca...”.

111 “Yten si saven e es que si los de la dicha probincia de Guipuscoa e otros se han puesto en querer prohybir et quitar la pesca de con las dichas redes barrederas et almadravas a sido y es por ynduzimiento de algunos apasionados e pescadores que no tienen las dichas redes varrederas et almadravas ny facultad para hacerse, que son redes de mucha costa y por que puedan vender mas cara la sardina et anchova con sus redes sardineras pescada e la dicha provyncia a mobido este pleito por ynçitacion et ynduzimiento de los dichos pescadores...”.

112 “...en la dicha villa de Orio algunos pescadores de ella fecho cuerpo una vez acordaron de hazer a costa comun algunas de las dichas redes almadrabas de mas e allende de las que ha declarado e ay en la villa, pero despues visto el daño que hazian en la manera de su pesca e los otros yncomvenientes acordaron que no les seria provechoso el exerçio e pesca de la dicha almadraba e hera mejor e mas utile e provechoso la comservaçion e uso de las dichas redes comunes hordinarias antiguas...”.

113 “...la sardina et anchova que se mata e pesca con las rredes barrederas et almadravas sale entera et sana sin que la red le faga dapno nynguno por que no entra en los agujeros de ella en tal manera que a la barca que tienen para pescar la hechan viva et la sardina et anchova que se pescan con las dichas redes sardineras que se aprende e se entra en los agujeros de la dicha red en tal manera que antes que la saquen del agoa a cabsa de lo qual se aoga estando en ella presa e despues de sacada del agoa se saca de la dicha red con las manos en lo qual algunos se despedaçan e muelen al sacar de ella...”. Esta afirmación de los favorables al empleo de las nuevas artes es muy tendenciosa y parcial, pues uno de los principales motivos por los que eran más apreciadas y, en consecuencia, más caras las sardinas y anchoas capturadas por las tradicionales redes de enmalle era precisamente el “molido y despedazamiento” que sufrían. Durante las labores de izado y despesca de las mencionadas redes provocaban que se reventara la tripa de las capturas; con ello se lograba el desangrado casi en vivo de los peces con lo que se incrementaba notablemente su calidad para su consumo en fresco. Además, este aparente deterioro era también favorable para el sistema de conservación aplicado por los pescadores tradicionales con destino a su exportación hacia mercados no demasiado alejados. Este sistema consistía en el descabezado de las anchoas y sardinas que tras ser ligeramente saladas, eran envasadas en cestas. Este procedimiento de salado y envasado de sardinas se venía aplicando desde los inicios del siglo XVI, sobre

Esta divergencia de posturas desembocó en enemistades y enfrentamientos verbales entre ambas partes. Así los testigos de Getaria corroboraban que “...en la dicha villa de Guetaria tan solamente entre los pescadores que tienen las dichas redes almadrabas et las que no tienen ay mucha henemystad et mal querença et se dizen a unos a otros muchas palabras desonestas sobre el pescar de con las dichas almadrabas et otras cosas...et otros vecinos particulares de la dicha villa que no tienen las dichas redes tienen mucha enemistad con los dichos Juan Lopes de Çarauz et Francisco de Estella et sus consortes...”.

Por supuesto, los propietarios de las nuevas redes, negaban las consecuencias perniciosas que a ellas se atribuían. Afirmaban que sus redes no eran propiamente de nueva invención, sino que las redes barrederas y las almadrabas habían evolucionado de las trainas y de las redes sardineras respectivamente; y que las mejoras y cambios en las redes tradicionales eran constantes. Es más, consideraban que la introducción de las nuevas redes había acarreado una importante mejora social pues empleaban a personas pobres que de otra manera no tendrían otro medio de subsistencia¹¹⁴. Por supuesto, los detractores no compartían esta opinión. Consideraban que su uso repercutía en la disminución de los beneficios de la mayoría de los vecinos-pescadores, en provecho de unos pocos poderosos particulares y sus escasos empleados¹¹⁵. Más aún, los testigos de San Sebastián achacaban al empleo de dichas redes a

todo para su exportación a Lapurdi o hacia el interior peninsular. En los registros de la rentería de Hondarribia consta que en 1540 Luis de Donamaria, mulatero navarro, trajo a Hondarribia por mar desde Zarautz y Orio 54 millares de sardina “encestada”, que acto seguido exportó a Hendaya. En el pleito de apelación en torno al uso de redes barrederas y almadrabas iniciado en 1546 en la Chancillería de Valladolid, que se viene analizando, los testigos interrogados afirmaban que la sardina y la anchoa salada además de en barriles se envasaba en cestas: “...les vendieron cada myllar de la dicha sardina a tres reales con la sal e cestos en que envasaron e este testigo cargo los dichos doze myllares de sardina en las dichas sus azemillas e fue con ellas a la çiudad de Çaragoça...” (A.M.F., C, 5, II, 5, 1. / A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4)

114 “...Yten si saven e es que en pescar los dichos conçejos e sus arrendatarios et particulares con las dichas redes que llaman barrederas et almadrabas a sido y es hunibersal probecho no solamente de los conçejos et particulares et arrendattarios pero tanvien de toda la probinçia de Guipuzcoa et de todo el reyno por que con las dichas redes se a thomado mucha sardina et anchova e todo otro genero de pescado et de lo que asi se pesca et thoma demas del probecho de los dichos conçejos et arrendatarios et particulares que ganan de comer en la dicha pesca et beneficio de ella se mantienen muchas personas pobres et se probee el reyno mas barato...”.

115 “...los dichos Francisco de Estella e Juan Lopez de Çarauz son de los que mas tienen en la dicha villa de Guetaria al presente en Rayz e mueble, o a los menos este testigo en tal reputaçion los tiene los quales en uno con los otros que en la quinta pregunta de esta su deposiçion tiene declarados que son los dichos Domingo de Içasti e su ijo Domingo e Juan de Yrategui e Furtuno de Coliendres e Savastian de Yturriça e Domingo de Campos tienen las dichas redes almadrabas que sera en la pregunta, y el exerçiço de ellas parece a este testigo por la experiència que ha declarado que es en provecho de los dichos dueños de las dichas redes y en daño de los pescadores de la dicha villa por que ha visto que despues que se usa con las dichas redes almadrabas los que aquellos traen e exerçitan matan e pesca la dicha sardina e anchova que comprenden con las dichas redes y los otros pescadores que handan con redes comunes quedan sin pesca o a lo menos no tanto como solian tomar de primero y con las dichas redes grandes y pescas de ellos se aprovechan diez o doze hombres de la dicha villa que llevan la major // (fol. v.) parte de los dichos provechos y en el exerçiço e pesca de ellos quando se pesca con todos que son nueve redes cada una de ellas trae para su exerçiço cada siete companeros poco mas o menos a los quales pagan su jornal e salario los dueños de las dichas redes y en el exerçiço e pesca de las dichas redes comunes ha visto que solian entender e aprovechar y valer con la pesca que hazian la gente de diez o doze chalupas que a abido en cada dicha chalupa y en cada una de ellas salen a pescar entre chicos y grandes asta quatro o çinco o seis hombres e moços y vezes mas y vezes menos y guozan de lo que pescan ygualmente tanto el major como el menor y es en doblado grado y mas los que andan con las redes comunes que los que andan con las dichas almadrabas, y tambien aquellos quando no pescan con las dichas redes almadrabas acuden a

la gran disminución del número de embarcaciones de pesca acaecida en la villa¹¹⁶.

La concordia entre ambas partes era imposible y estos enfrentamientos no deben ser desdeñados a la hora de interpretar la decadencia de la pesquería de sardinas y anchoas y de la industria salazonera anexa, a partir de la introducción de la del escabeche. Efectivamente, salvo algunas excepciones, que en seguida se comentarán, a partir de la introducción de la industria escabechera las menciones a la salazonera prácticamente desaparecen en puertos como Getaria y Mutriku, donde hasta entonces había conocido gran desarrollo. Es más, inversores como los Campos, propietarios para 1546 de almadrabas, y posteriormente para 1580 productores y exportadores de salazones, a partir de ésta última década reconvirtieron sus compañías para dedicarse en exclusiva a la elaboración de escabeches. Incluso las redes barrederas serían usadas predominantemente para la captura de mújoles destinados a la industria escabechera¹¹⁷.

Entre las causas que motivaron esta reconversión pesquera se pueden mencionar, en primer lugar, la delimitación de las innovaciones en materia de pesca y de industria conservera a los puertos de Mutriku y Getaria. Ya sea por las peligrosas características geofísicas de algunos puertos, ya por las limitaciones impuestas por las ordenanzas municipales de algunas villas a la libre venta del pescado y al desarrollo de la industria conservera, las nuevas redes de pesca y la industria salazonera tuvieron una escasa implantación a nivel provincial. La mayoría de los pescadores-marineros de Gipuzkoa, incluso en Mutriku y Getaria donde sólo una minoría se beneficiaba de las innovaciones, preferentemente buscaron su medio de vida en otras actividades marítimas. De manera que la pesca del litoral continuó con su carácter secundario. El ejemplo de Orio es, a este respecto, paradigmático. Su peligrosa barra constituyó siempre

las dichas chalupas que pescan con las dichas redes comunes para pescar con ellas, y demas de ello las dichas redes nuevas almadrabas por seer grandes son de mucha costa que no los pueden hazer sino con mucha costa que comunmente cuesta cada una de las dichas nueve piezas de redes ochenta ducados poco mas o menos y cada uno de los dichos redes comunes ocho o nueve ducados y el exerçio y pesca de las dichas redes y varriles que tienen para comfitar lo que matan y pescan y comfitando e cura de lo que asi pescan es de mucha costa y el exerçio de las dichas redes comunes es de menos costa...”.

116 Según un testigo: “...antes e al tiempo que las dichas redes almadrabas llegase a los dichos puertos de Guipuzcoa en la dicha villa de San Savastian solia aver e hubo diez o doze chalupas con sus redes e aparejos de mucho valor que todos ellos solian entender en la pesca de la dicha sardina y pescado y aguora ha visto que ay tan solamente dos chalupas en toda la dicha villa que usan al presente de la dicha pesca e los dueños de todas las otras chalupas e gentes que en ellas solian entender en la dicha pesca dexado a ellas sobre que solian bien vivyr con ello han ydo a donde pueden e an dexado a las dichas chalupas y redes y este testigo les ha oydo dezir a los sobre dichos que lo han dexado por causa de las dichas almadrabas e por que ellas tomavan toda la sardina e para ellas no quedaba nada que pescar ni pescaban e por no poder sustentar los havian dexado e havido mucha quiebra en las dichas redes que los havian vendido...”.

Otro testigo apuntaba que “...en la dicha villa de San Sevastian antes que se husase la pesca de las dichas redes nuevas solia aver veynte chalupas que solian tener los pescadores de la dicha villa en la pesca de sardina y en cada una de ellas solia aver seis o siete hombres...y despues de las dichas redes se an disminuydo y al presente a ninguno de la dicha villa vee entender en la dicha pesca salvo que entienden en otros negoçios u ofiçios que pueden e dizen que lo han dexado por causa de las dichas redes almadrabas nuevas y por que la pesca de ellas despues que se husa se a perdido la pesca de las dichas redes hordinarias...”.

117 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4 (1546) / A.H.P.G., 3/356 (1580) / A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 246 (1619).

un serio escollo para el desarrollo de la actividad pesquera, especialmente, de las modalidades correspondientes al invierno, caso de las campañas de besugo. Además, sus ordenanzas municipales impidieron que en su término la pesca se explotara de acuerdo con criterios de cuño capitalista. Como consecuencia durante los siglos XVI y XVII la actividad ballenera fue la principal ocupación del grueso de la marinería de Orío, tanto organizando por su cuenta expediciones hacia Galicia y Asturias como embarcándose en las tripulaciones de las grandes naos que partían hacia aguas americanas y árticas¹¹⁸. Aquellos pocos que permanecían en la villa sin acudir a las citadas pesquerías -de cuño capitalista- se dedicaban a la pesca bajo criterios de organización de cuño gremial. Además de capturar los cetáceos que de cuando en cuando aparecían, se dedicaban, sobre todo, a la pesca de sardinas y merluzas con redes, destinadas al consumo en fresco, de manera que la industria conservera de pescado brillaba por su ausencia, salvo el envasado de las capturas ligeramente saladas en cestas a fin de posibilitar su transporte al interior por los arrieros¹¹⁹. Esta situación impulsaba a algunos pescadores dedicados a la captura de sardina a trasladarse a otros puertos para emplearse en este oficio y vender allí sus capturas. Hay noticias de algunas de estas expediciones a Bermeo en 1630 o a San Sebastián y Getaria en 1648¹²⁰.

En segundo lugar, no todos los inversores pesqueros vieron satisfechas sus expectativas con la adquisición de las nuevas redes de pesca. En el caso de Getaria a pesar de que en 1546 existían hasta nueve redes almadrabas de distintos propietarios, entre todos ellos solamente eran los Campos y sobre todo Francisco de Estella y Joan López de Zarauz, arrendatarios de la pesquería de la bahía de Getaria, los únicos que disponían de la suficiente capacidad económica para dedicarse a la industria del salazón. Según los testigos “...*algunos de los que en la dicha villa de Guetaria tienen almadravas por que no tienen de suyo barriles ny sal donde la embasar ni salar la anchova et sardina que pescan con las dichas almadravas la venden a los dichos Juan Lopes de Çarauz et Francisco de Estella...*”¹²¹. Una cosa era poder adquirir las nuevas redes y otra el disponer además del suficiente capital y de infraestructuras necesarias para el funcionamiento de una empresa dedicada al salazón. En consecuencia, la industria salazonera desde sus inicios, permaneció muy ligada a las compañías arrendatarias del monopolio pesquero de la villa. El predominio sobre el arrendamiento de la pesquería de Malkorbe de Getaria pasó durante la segunda mitad del siglo XVI de manos de la compañía de los Estella-López de Zarauz a la de los Campos. Desde entonces los Campos fueron quienes predominaron en la elaboración de salazones de sardina y anchoa en Getaria: Los hermanos Domingo y Marco de Campos fueron arrendatarios de dicha pesquería y elaboraron

118 Véase: ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “<<...lleben...las colas a las varrigas de los bufos...>>: balleneros guipuzcoanos en las <<matanzas>> de ballenas de Galicia y asturias durante los siglos XVI y XVIII”, *Obradoiro de historia moderna*, 15 (2006).

119 En 1600 los maestros de las pinazas, los pescadores de sardinas y merluzas e incluso los armadores balleneros de la villa contrataron los servicios de un cesterero para que les elaborase las cestas que precisaban para empacar y salar sardina, merluza e incluso la grasa de la ballena sin fundir o lumera (A.H.P.G., 3/1828).

120 A.H.P.G., 3/1837; 3/1854.

121 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4.

salazones conjuntamente hasta la muerte del segundo en 1570¹²².

Otra consecuencia de este hecho fue que los propios poseedores de las nuevas redes, como se acaba de mencionar, experimentaron un proceso de proletarización, ya que al no poder disponer del suficiente capital para elaborar salazones por su cuenta se veían precisados a vender sus capturas a las pocas compañías dedicadas a esta industria. Ello significaba que, además de perder el control sobre la comercialización del pescado, debían someterse a unas condiciones de venta monopolistas, impuestas por dichas compañías. Por supuesto, las expectativas de progreso de los inversores en técnicas pesqueras no debieron cumplirse y ello debió constituir una causa más del abandono del empleo de las nuevas redes, atestiguado por diversos testigos en el mencionado proceso de 1546. Hay que tener en cuenta que los gastos de mantenimiento de estas grandes redes eran muy elevados, lo cual sumado a la proletarización experimentada por sus propietarios debió desanimar a más de uno a continuar con su uso.

En tercer lugar, el desarrollo experimentado, sobre todo a partir de mediados del siglo XVI, por otras actividades marítimas como las grandes pesquerías transoceánicas¹²³, que constituían una fuente de enorme demanda de mano de obra, acentuó el carácter secundario de la pesca, principalmente de anchoas y sardinas, que, sobre todo, se capturaban entre inicios de primavera e inicios del invierno. Precisamente las pesquerías transoceánicas se desarrollaban entre la primavera y el otoño, de manera que para las campañas de sardinas y anchoas permanecían, tan sólo, los impedidos -tanto por su juventud como sus achaques- para dedicarse a otras actividades más lucrativas¹²⁴. En cambio, las pesquerías de besugo que experimentarían un importante salto cualitativo a partir de las décadas finales del siglo XVI, se desarrollaban en invierno, estación para la que solían regresar ya todas las embarcaciones de las grandes pesquerías transoceánicas y los pescadores podían emplearse en las campañas del besugo. Esta posibilidad de alternancia entre las campañas transoceánicas y las besugueras debió constituir una poderosa razón más que propició la decadencia de la industria del salazón y de las modalidades de pesca dependientes, sustituidas en importancia por las pesquerías de besugo y por la industria del escabeche.

122 Domingo y Marco de Campos eran hijos de Domingo de Campos, participante en la compañía formada por Juan López de Zarauz y Francisco de Estella para la explotación de la bahía de Malkorbe de Getaria. Tras el fallecimiento de Marco de Campos en 1570, su viuda, Catalina de Aguirreberri, se casó en segundas nupcias con Domingo de Arpa el joven, activo empresario pesquero de Getaria (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 223). Domingo de Arpa el joven era hijo de Domingo de Arpa el viejo, participante, también, en la citada compañía que a principios del siglo XVI explotaba la pesquería de la bahía de Malkorbe, y de su esposa María Ramus de Estella, hija de Francisco de Estella, socio principal de la mencionada compañía. Tras el fallecimiento de Francisco de Estella en 1563 fue su nieto, Domingo de Arpa el joven, quien heredó sus bienes y negocios. Concretamente, además de una casa en el puerto, recibió de su abuelo dos redes almadrabas para la pesca de anchoas y sardinas, 15 redes sardineras y aparejos para cazar ballenas (A.R.Ch.V., Pleitos Civiles. Escribanía Fernando Alonso. Pleitos Fenecidos, C/1329/6 L-266. Documento proporcionado por Carlos Rilova a quien reitero mi agradecimiento).

123 HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: "Los Arriola de Urazandi...", op. cit. p. 357.

124 Sobre el carácter secundario de la pesca del litoral para los propios pescadores, ya advertía la propia Diputación en 1614 que "...maiormente que los que hazen la pesca del dicho pescado son marineros que por ynpedimientos no puedanazer las dichas navegaciones..." (A.G.G.-G.A.O., R.16). Esta cuestión se ahondará con mayor profusión más adelante.

En cuarto lugar, por último, los conflictos de intereses entre los pescadores ordinarios y los que hacían uso de las nuevas redes, así como el descontento de los propietarios de estas redes con quienes controlaban la industria del salazón debieron de contribuir a que los inversores pesqueros emplearan sus fondos en la introducción y desarrollo de la industria del escabeche. La pesca del besugo¹²⁵, frente a la de sardinas y anchoas, contaba con una serie de ventajas muy a tener en cuenta, que en principio repercutieron en promover la distensión de estos conflictos de intereses. La implantación de la industria escabechera no se produjo, a diferencia de la del salazón, a raíz de la introducción de nuevas artes de pesca más efectivas. Al contrario, la pesca del besugo, antes y después, continuó usando palangres y aparejos de mano. Por tanto, la industria escabechera permitía la combinación de la pesca del besugo, realizada mediante métodos tradicionales, con el desarrollo de una industria conservera de cuño capitalista.

Como prueba de la validez de estas aseveraciones, hay que señalar que las pesquerías de anchoa y sardina destinadas a la industria salazonera no se extinguieron del todo, aunque, en lo sucesivo, se centralizaron, sobre todo, en Hondarribia. Efectivamente, las últimas referencias correspondientes a la continuidad de su desarrollo en Getaria son de los años 80 del siglo XVI. Concretamente, en 1586 Domingo de Hernani, vecino de Getaria, aportó a la rentería de Hondarribia 80 barriles de anchoa en salazón que fueron embarcados en una zabra de Irun con destino a Burdeos, donde se hallaba el navío de Joanes Notario, piloto de Ziburu, con destino a las pesquerías de bacalao¹²⁶. Tal como se comprueba en este último caso, los diversos territorios de la fachada atlántica francesa continuaban siendo un gran foco de demanda de sardinas saladas, destinadas sobre todo al abastecimiento de sus flotas bacaladeras. Siendo Lapurdi uno de estos focos, su vecindad con Hondarribia fue decisiva para la continuidad de las pesquerías de sardina y de su salazón, pues, buena parte de las capturas de sardina efectuadas por los vecinos de esta localidad se exportaban, efectivamente, a San Juan de Luz¹²⁷. A pesar de este destino de la exportación de parte importante de sus capturas sardineras, en Hondarribia no tuvieron lugar los conflictos acaecidos en otras villas como Getaria en torno al empleo de distintos procedimientos de pesca y comercialización de las sardinas. Pero realmente fue la existencia de una cofradía de mareantes institucionalizada el principal factor determinante en la atenuación de estos conflictos en Hondarribia. Desde su fundación en 1361 la Cofradía de Mareantes de San Pedro, integrada por todos los marineros de la villa, era la que regulaba los sistemas de captura, manipulación y venta del pescado

125 Azpiazu Elorza señala que a partir de estos años se desarrolló en el litoral guipuzcoano una verdadera “cultura del besugueo” (AZPIAZU ELORZA, J.A.: “Las conservas de pescado en Gipuzkoa...”, op. cit., pp. 59-71).

126 A.M.F., C, 5, II, 5, 3.

127 En las ordenanzas redactadas en 1614 por los maestros de chalupas de Hondarribia para regular la captura y venta de sardinas se señalaba: “...Yten pusieron por condiçion que la sardina que pescaren y mataren en la concha y figuer de esta villa y en la mar alta como en la zarda que toda quanta se salare en la ribera de esta dicha villa hora se venda en preçios altos como en vajos aya de heredar en el preçio el un preçio al otro y de ambos preçios se aga cuerpo y monton y se aya de hazer la repartiçion en toda la suma y copia de la sardina vendida para que toda la que se vendiese se ponga en un valor cada millar, con declaraçion que la sardina que en la villa de San Juan de Lus y en otras partes vendieren los dichos maestros de chalupas esten obligados a corresponder en los preçios a la que se vendiere en esta villa para que su montamiento se yguale y ponga la una y otra sardina en un preçio y valor...” (A.H.P.G., 3/464).

aportado por sus miembros. Esta institución, mediante la aplicación de normas que, por una parte, buscaban la eliminación de la competencia entre sus miembros, por otra, imponían el monopolio de la venta del pescado aportado por sus miembros y, por último, impedían toda injerencia en la actividad pesquera de cualquier persona ajena a la cofradía, evitó que en Hondarribia estallaran los conflictos que en torno a la pesca de sardinas y anchoas con distintas redes acaecieron en otras villas como Getaria, que carecían de una cofradía institucionalizada.

Ante la evidencia de que sus miembros procedían al uso de distintas redes y sistemas para la captura de la sardina, lo que constituía un constante foco de conflictos, la Cofradía de San Pedro de Hondarribia procedió en 1482 a elaborar unas ordenanzas que regulaban la pesca de la sardina. Concretamente, trataban de consensuar, a fin de evitar los conflictos, el uso de las redes llamadas esquiroletes (redes sardineras), que pescaban mediante cebo o gueldo, y las llamadas jeitos (o gitos, pequeñas redes de cerco, antecesoras de las almadrabas antes estudiadas)¹²⁸. La acción de la Cofradía de Mareantes de San Pedro evitó que en Hondarribia se reprodujeran las nefastas consecuencias sobrevenidas a la viabilidad y efectividad de estas antiguas redes a raíz de la introducción, hacia mediados del siglo XVI, de las ya estudiadas nuevas grandes redes para la pesca de sardinas y anchoas (redes barrederas y almadrabas). Los conflictos suscitados entre la mayoría de los pescadores de Hondarribia, que continuaban usando las tradicionales redes sardineras o esquiroletes y los jeitos, y unos pocos pudientes

128 “39) Primeramente hallamos y mandamos que qualquier o qualesquier que hobieren redes llamadas y nombradas de jeito o otros cualesquier manera de redes de pescar sardina y fuere caso que algund o algunos barcos estuvieren posados en el Figuier y concha desta villa estando esperando a la sardina o pescando con los esquiroletes que los dichos de jeito nin ningund otro de cualquier manera non sean osados ni se acosten a cerca dellos más a cerca de término y espacio de sesenta brazadas so pena a cada uno de diez florines corrientes para la copa; y si por caso estando así pescando y despues de gastado la mayor parte del güeldo y por todos y por la mayor parte dellos acordaren de llamar a los de jeito que entonces non hayan pena...

40) Iten si por ventura fuese caso que los sobre dichos esquiroletes o alguno dellos estando pescando andoviere goaje o hiciere viento y como han usado ir y seguir tras la pesca y se acostaren cerca los otros de jeito traspassando el dicho término y espacio, que en tal caso non hayan pena...

41) Iten asi mismo han acordado y mandado que si por aventura fuere caso que alguno o algunos llevasen consigo a la dicha concha esquiroletes y jeito en uno y comenzasen a pescar con el uno y con el otro, que el tal o los tales non puedan servir ni aprovechar de las dos redes si non de aquel que hobiere comenzado; y si por aventura fuere caso que comenzando con el esquillote a pescar y les faltase el güeldo para todo, en tal caso queremos y mandamos que el de jeito sea franco y pesque sin embarazo ni perturbación de los otros y pesquen si pudieren y ninguno les haga ningund sonido ni otro empacho, so pena de la suma sobre dicha.

42) Iten asimismo han acordado y mandado por quanto entre los mismos pescadores de con esquiroletas a las vegadas estando pescando suelen haber contienda y palabras deshonestas por razón que estando todos ellos juntos pescando a alguno de ellos le falte el güeldo y por aventura en la mejor pesca y a falta de güeldo se dan a picar de despecho y así picando hacen ruido y esparcen la sardina y a los otros que tienen el güeldo perturban y hacen perder la pesca, en tal caso queremos y mandamos que los perturbadores sin hacer ningund ruido salgan fuera; pero si caso fuere que alguno dellos hobiere sacado la dicha sardina, queremos y mandamos que aquel tal pueda y asi mismo haya libertad de picar por hacer el maço para pescar francamente sin ninguna pena y contradición de ninguno y por esta razón que fué principio de sacar la dicha sardina y en sacando gasta su güeldo.

43) Iten si por aventura estando pescando la sardina con el güeldo queremos y mandamos que alguno ni algunos non sean osados de ir de acostar cerca ellos sin güeldo, so pena de la dicha suma; pero si caso fuere que truxieren la dicha sardina con el maço que cada haya de ser franco de ir a pescar con su güeldo o maço sin ninguna pena.

44) Iten más acordamos y queremos y mandamos que si acaso fuer que los maestros de los galeones de los esquilotes acordaren entre sí en pescar la sardina de hacer todos una compañía y juntarse o la más y mayor parte dellos fuesen de acuerdo, que si alguno fuere de rebelde e non quisiere ser en compañía que el tal o los tales paguen la pena sobre dicha sin ninguna merced...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 216-217).

que invirtieron en la adquisición de redes barrederas o grandes jábegas fueron rápidamente atajados por la Cofradía. Efectivamente, entre las nuevas ordenanzas de la Cofradía redactadas en 1566 se incluyó la ordenanza nº25 que regulaba el uso de las grandes redes barrederas a fin de que no resultaran perniciosas para el resto de los marineros¹²⁹.

El contenido de esta ordenanza, en la práctica, supuso la inviabilidad del empleo de las nuevas redes barrederas en Hondarribia. Efectivamente, por una parte, prohibía su uso dentro de la bahía de Txingudi, al interior de la isla de Amuitz, espacio de aguas someras y de fondos arenosos para el que estaban diseñados las grandes jábegas o redes barrederas y, por otra, fuera de este ámbito vetaba su empleo entre los meses de mayo y agosto, aquéllos en que se desarrollan, principalmente, las costeras de la anchoa y de la sardina. Como consecuencia, en Hondarribia fracasó la introducción de las nuevas técnicas y redes para la pesca de ambas especies. Este hecho posibilitó, en primer lugar, que todos sus marineros se beneficiaran del gran desarrollo experimentado por la industria salazonera hacia mediados del siglo XVI. En segundo lugar, a diferencia de lo que sucedía en las restantes localidades del litoral guipuzcoano, en Hondarribia el desarrollo de la industria salazonera no se vinculó a la introducción de las nuevas redes de grandes dimensiones y mayor efectividad. De manera similar a lo que sucedería a partir de los años 80 del siglo XVI en el resto de la costa con la industria escabechera y las pesquerías de besugo, en Hondarribia la intervención de su Cofradía posibilitó la combinación de la pesca de sardinas, capturadas con métodos tradicionales, con el desarrollo de una industria salazonera de tipo capitalista. En tercer lugar, por fin, todo ello permitió la pervivencia de las pesquerías de sardinas y de la industria salazonera en Hondarribia, ya que sus pescadores no se vieron obligados a dedicarse de manera masiva a la pesquería del besugo, que se desarrollaba en caladeros más alejados de la costa y durante la tempestuosa estación invernal. Así se explica también el escaso arraigo alcanzado en Hondarribia por la pesca del besugo y por la industria escabechera.

La especialización sardinera de Hondarribia fue, además, incentivada por la creciente demanda de sardinas saladas con destino a las pesquerías de bacalao, especialmente, por la cada vez más poderosa y numerosa flota bacaladera labortana¹³⁰. A ello contribuyeron

129 “25) Iten que por quanto muchas veces acaece entre los maestros y mareantes de chalupas de pesca de la sardina en la dicha concha tener rencillas y enojos sobre y en razón que habiendo llegado a la dicha concha mucha cantidad de sardina y otro género de pescado y que podría entrar y durar aquella en la dicha concha en mucho tiempo y tomarla dende cada día y proveer y bastecer a los vecinos de la dicha villa y gente de guerra que en ella reside y a los circunvecinos y de fuera parte, y con juntarse las dichas chalupas muy conjuntas y con redes grandes llamadas jabegas que echan para pescar y con dar golpes la espantan y huye la sardina y pesca, de lo cual vienen las dichas rencillas y enojos y se pierde el bien y provecho que había de haber, que para mayor bien y provecho de los tales maestros e mareantes de la dicha pesca e provisión suso dicha y quitar inconvenientes, ordenaron que si quisieren pescar con redes jabegas no las echen ni pesquen con ellas dende el derecho de la punta de Amuais y las retas adentro hacia la abra, sino afuera de la endrecera de dicha punta y retas, ni tampoco las echen ni pesquen desde principio de Mayo de cada un año hasta fin de Agosto dél, perpetuamente, so pena de perder las jabegas y chalupas que llevaren, aplicados para la dicha Cofradía y obras suso dichas; pero que en lo restante del tiempo y meses de cada un año los puedan echar; y que tambien puedan pescar en todo el tiempo del año con redes llamadas esquiroletes que pudieren e quisieren y de la punta a dentro sin caer por ello en pena alguna, porque son redes que no espantan la pesca...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 247-248).

130 Esta especialización sardinera de Hondarribia no se contradice en absoluto con el masivo empleo de sus vecinos en las pesquerías transoceánicas. Hay que tener en cuenta que la campaña de la sardina se extendía hasta principios del invierno para cuando ya habían regresado las expediciones balleneras y bacaladeras. Además, la sardina más apta

también otras medidas de carácter temporal y particular adoptadas por los propios maestros de chalupas asociados en la Cofradía de San Pedro. Así en 1571 elaboraron nuevas ordenanzas de carácter temporal, en principio de un año de vigencia, que regulaban diversos aspectos de la pesca de la sardina. Esta normativa aceptaba el desarrollo de distintos sistemas de pesca de la sardina sin exclusión alguna, lo que contribuyó aún más, al auge de la actividad sardinera de Hondarribia. Efectivamente, su principal objetivo era la aplicación de medidas conducentes al fortalecimiento de la industria salazonera de Hondarribia, prohibiendo la exportación de sardinas en fresco y obligando a los pescadores a aportar todas sus capturas a la villa para que fuesen saladas y posteriormente vendidas¹³¹. A tal fin, introducía diversas normas para tratar de evitar la competencia entre sí a la hora de vender la sardina y, en suma, el estallido de conflictos que hiciesen peligrar el auge alcanzado por la actividad. Concretamente, contemplaban el nombramiento de una persona que, en lo sucesivo, se encargaría de la comercialización de la sardina capturada, tanto en el entorno de la bahía de Txingudi como en aguas bastante más alejadas, y destinada a la industria salazonera. En suma, regulaba el desarrollo de expediciones sardineras alejadas del entorno de Hondarribia sin que estallaran conflictos con los pescadores que continuaban faenando en las inmediaciones de la bahía con medios mucho más limitados.

Aunque esta normativa fue redactada, en principio, para un año de aplicación, la validez de sus contenidos debió posibilitar su vigencia durante siglos, pues en 1713 continuaba en vigor, tal como se constata en un pleito suscitado en torno al uso de artes de distintas características para la captura del cebo¹³². La vigencia de esta normativa en años posteriores debió posibilitar que, en adelante, en Hondarribia se organizaran expediciones de pesca de sardina dirigidas, sobre todo, a aguas de la fachada atlántica francesa. En este punto se hace patente el decisivo papel ejercido por la Cofradía de Hondarribia en la mitigación de los conflictos que podían estallar entre los interesados en el desarrollo de dos sistemas antagónicos en la captura de sardinas: la pesca diaria en aguas de las inmediaciones y las expediciones sardineras de varios días desarrolladas en aguas más alejadas. Conflictos que, como se verá, sí estallarían en otras villas del litoral en torno al empleo del sistema o modalidad del “abamporte” en la pesca del besugo, consistente en expediciones de varios días. Las ordenanzas de 1571 admitían y regulaban la venta de sardinas capturadas lejos de Hondarribia, evitando la oposición de quienes faenaban cerca¹³³. Esta normativa posibilitó el desarrollo, no sólo de la industria

para la salazón es la que se captura entre otoño e invierno, ya que en verano acumulan demasiada grasa, lo cual es perjudicial para su conservación en sal. Precisamente, para evitar este problema en Galicia se aplicó el prensado de las sardinas para escurrir de ese modo su exceso de grasa.

131 “Yten pusieron que nyingun maestre de chalupa tomando la sardina en la dicha concha entre la punta de Amuaiz e las retas, que la tal sardina no la lleben fuera de la villa a vender, syno que lo aya de traer por fuerça a la dicha villa para que en ella se sale e venda...” (A.M.F., E, 7, I, 30, 10).

132 A.M.F., E, 7, I, 30, 10.

133 “Yten que si algun maestre de chalupa fuere al Pasaje y ende estobiere un dia, dos, o tres, o quatro a tomar sardina, que la tal sardina que salare en çestos e lo traxiere a esta villa a vender que lo tal no se venda aviendo otra sardina tomada e muerta en la dicha concha, sy no que despues que la tal se vendiere lo pueda vender so la dicha pena. // (fol. 27 v.)

Ytem que si los maestros de chalupas veniendo del Pasaje o de San Juan de Lus encontrare con cantidad de sardina e la tomaren e mataren e traxieren a esta villa en rredes, que la tal sardina se venda por manos de la persona que los

salazonera, sino de expediciones pesqueras de cuño netamente capitalistas. Así, hay constancia de expediciones dirigidas a aguas francesas, aprestadas entre varios socios que aportaban las embarcaciones, las artes y los capitales necesarios. Por ejemplo, en 1606 Úrsula de Gijón y Francisco de Araujo, vecinos de Hondarribia, se concertaron para enviar sus respectivas chalupas con redes a pescar sardinas a Olona (Les Sables d'Olonne). A tal fin, embarcaron cuatro barricas de arraba (huevas de bacalao saladas) para cebo, algunas de las cuales resultaron estropeadas, a consecuencia de lo cual estalló un pleito entre ambos¹³⁴.

Del contenido de este pleito se deduce que las normativas de la Cofradía de San Pedro de Hondarribia permitieron la combinación del uso de embarcaciones y artes de pesca tradicionales con la inversión de capitales en expediciones sardineras. Efectivamente, se constata que a principios del siglo XVII estas expediciones se valían de las mismas chalupas y redes sardineras que se usaban en el litoral guipuzcoano desde tiempo atrás, sin que procedieran a la introducción de innovaciones significativas que, quizás, resultaban innecesarias dada la gran demanda de sardinas de las flotas bacaladeras. Efectivamente, puede que esta constante demanda de sardinas hiciera innecesaria la aplicación de nuevas artes de pesca, ya que la venta de las capturas estaba siempre asegurada, aun cuando fueran escasas y caras.

Las innovaciones, cuya introducción estaba muy mediatizada por la Cofradía, únicamente se produjeron en lo relativo a la anchura de malla de las redes que se empleaban en la pesca de la sardina. En 1609 los maestros de chalupa de Hondarribia volvieron a redactar otro articulado específico para la regulación de la captura y venta de sardinas¹³⁵. Pero en contra de lo estipulado por este reglamento, en 1610 seis maestros de chalupa de Hondarribia procedieron a pescar sardina con red de malla más estrecha a la señalada por los dos “veedores” de la Cofradía¹³⁶. Fueron denunciados ante el alcalde de Hondarribia por los veedores y condenados a multas. Por supuesto, no todos los maestros de chalupa podían disponer de varias redes de distintas mallas. Los que disponían de redes de malla más estrecha preferían pescar con ellas ya que se capturaban sardinas en mayor cantidad. Pero al ser de talla menor repercutían en el abaratamiento del precio de venta, lo cual perjudicaba a los demás que aportaban sardina de talla mayor y de más valor, pero en menor cantidad, y que se veían imposibilitados de venderla a precios más elevados por haberse saturado el mercado con sardina menuda, más barata y abundante.

dichos maestros tienen nonbrado syn que aquella herede a la que estubiere en la villa, e la que estubiere en la villa herede a ellos, syno que sea tan solamente para el maestre que lo matare.

Yten asentaron que si alguna chalupa fuere a Pasaje o San Juan de Lus e syn que entrara en ellos en aquel dia mataren alguna sardina e con ella venyeren a esta villa la tal sardina sea de compañia con la demas sardina que en la dicha villa estobiere muerta de la dicha concha, siendo la sardina tal que se pueda salar, e no syendo tal que sea para el dicho maestre...” (A.M.F., E, 7, I, 30, 10).

134 A.M.F., E, 6, III, 1, 1.

135 A.H.P.G., 3/464.

136 “...él y Sant Juan de Mugarrieta maestre de chalupa, veedores en la semana passada con comunicacion de la mayor parte de los dichos maestros de chalupa abian ordenado a los suso dichos acussados que no enbarrassen ningunas redes de malla pequenas y tal que no podia tener buena venta y en la pesca de ella se gastaba tanto como en la de la sardina grande y de ello se seguian muy grandes daños a los dichos pescadores...” (A.M.F., E, 6, III, 1, 1).

Esta ruptura entre los miembros de la Cofradía condujo a que en 1614 redactaran nuevas ordenanzas que regulaban la captura y venta de sardina, en principio con validez para otros diez años. En adelante, los veedores regularían todo lo concerniente a la captura decidiendo cada semana qué artes se usarían, dónde se pescaría, cuánta cantidad, etc. Y el mayordomo se encargaría de gestionar en exclusiva las ventas, tanto de las capturas efectuadas en la bahía como “en alta mar”. Los ingresos semanales, aunque se hubieran vendido las partidas a distintos precios, se repartirían entre los maestros, estableciendo una media de los precios de venta, en función, no del precio de la partida aportada por cada uno, sino de la cantidad de pescado capturado. En suma, se trataba de ordenanzas que volvían a aplicar medidas favorables al desarrollo de la industria salazonera y a la conjunción de los intereses de los pescadores que faenaban en torno a la bahía con los que lo hacían en aguas alejadas. Con ello evitaban el estallido de conflictos que pusieran en peligro el desarrollo de las pesquerías sardineras y garantizaban su éxito sin parangón en el resto del litoral guipuzcoano¹³⁷.

137 “...Y para que esta buena orden se consiga y guarde la ordenança del dicho consolado y hermandad se oserbe como asta aqui pa adelante estaban de en acuerdo y conformidad en razon de la orden que abian de tener y sobre ello asentaron la concordia y capitulaciones següientes:

Primeramente que aya de aber una perssona natural y vezino de esta dicha villa por mayordomo de todos los dichos maestros de chalupas de ella para que el tal aya de hazer el preçio y venta de toda la sardina fresca que ellos con sus chalupas y gente que en ellas nabegaren mataren y pescaren en la concha y figuer de esta villa y en la mar alta. Y que ninguno de los dichos maestros de chalupas por si ni otros en su nonbre ni sus mugeres, hijos ni familia de sus // (fol. 16 v.) cassas no ayan de bender cossa alguna de la tal sardina que así pescaren a ningunos arrieros naturales ni forasteros ni a otra perssona alguna... Y que el dicho Juan Ochoa de Butron como tal mayordomo aya de yr a la ribera de esta villa cada dia que ubiere pesca de sardina dos vezes al dia, al mediodia y a la tarde, a saber y asentar en un manual de papel que para ello ha de tener los millares de sardina que cada uno de los dichos maestros de chalupas hubiere pescado y muerto para que mejor el dicho mayordomo sepa y entienda el numero de los millares de sardina que puede aber y en que dia se pesco para que con esta notiçia pueda con mas satisfaçion hazer la venta de ella a los arrieros que venieren a comprar.

Yten pusieron por condiçion que la sardina que pescaren y mataren en la concha y figuer de esta villa y en la mar alta como en la zarra que toda quanta se salare en la ribera de esta dicha villa hora se venda en preçios altos como en vajos aya de heredar en el preçio el un preçio al otro y de ambos preçios se aga cuerpo y monton y se aya de hazer la repartiçion en toda la suma y copia de la sardina vendida para que toda la que se vendiere se ponga en un valor cada millar, con declaraçion que la sardina que en la villa de San Juan de Lus y en otras partes vendieren los dichos maestros de chalupas esten obligados a corresponder en los preçios a la que se vendiere en esta villa para que su montamiento se yguale y ponga la una y otra sardina en un preçio y valor...// (fol 17 r.)

Yten que todos los días de domingo en cassa del dicho mayordomo...se ayan de ayuntar los dichos maestros de chalupas a fenesçer y poner en orden las quantas de la sardina que estubiere vendida en cada semana...

Yten que en cada una semana se ayan de nombrar y nombren entre los dichos maestros de chalupas dos de ellos para veedores y que los tales ayan de dar orden entre los dichos maestros de chalupas la que deben tener en la pesca del bolante. Y asi bien ordenen quienes y quando y la forma que deben tener en la pesca de la sardina de aquella semana y esta buene orden y nombraçion la guarden en las demas semanas de manera que no aya diferençias entre ellos. Y abiendo alguna cantidad de sardina muerta que no se pueda vender y no se allen conpradores para que la tal no se pierda y no cresca mas numero hordenen los dichos veedores a todos los dichos maestros de chalupas quando deben salir a la pesca de la sardina y con quantas redes cada uno con que todas ellas sean yguales y conformes en la largura y cayda...// (fol. 17 v.)

Yten que ningun maestre de chalupas con la sardina que ubiere pescado y muerto no puedan yr ni vayan a la villa de San Sebastian, Sant Juan de Lus, Çubiburu ni a otra parte sin liçençia y espresso consentimiento y orden de los dichos veedores...

Yten que la sal que se ubiere de gastar en salar la sardina que se pescare y matare por los dichos maestros de chalupas sea sal blanca del Andaluzia, Lisboa, Abero abiendo en esta villa, y a falta de la dicha sal ayan de gastar de la Rochela, Marenas y de otras partes de Francia...” (A.H.P.G., 3/464).

De forma similar a lo acontecido con la industria salazonera, la escabechera se focalizó principalmente en los puertos de Getaria y Mutriku. Una vez más las limitaciones impuestas al desarrollo de la industria conservera por las ordenanzas de determinadas villas, y las dificultosas condiciones de accesibilidad de algunos puertos, acentuadas por el hecho de que la pesca del besugo se desarrollaba en invierno, determinaron dicha especialización. Los pescadores de otros puertos como los de Pasaia se vieron obligados a acudir a ambos puertos a vender sus capturas de besugo. Las ordenanzas de San Sebastián prohibían la elaboración de conservas en el puerto de Pasaia y obligaba a sus pescadores a encaminar sus capturas a dicha villa para proveerla de pescado fresco barato. La importante flota pesquera de Pasaia comenzó a frecuentar dichos puertos vendiendo sus capturas a los escabecheros. A esta modalidad de pesca se le denominaba “abamporte”¹³⁸ y sería causa de diversos conflictos de intereses, como se irá viendo.

La tradicional modalidad de pesca del besugo consistía en una actividad diaria, en que por la mañana temprano zarpaban las chalupas, acudían a las calas donde largaban los palangres, tras varias horas los recogían y para la tarde-noche volvían a puerto. Las expediciones de abamporte, en cambio, eran mareas de varios días sin tocar tierra, valiéndose de embarcaciones de mayores dimensiones, denominadas pinazas o zabras, que precisaban de tripulaciones numerosas (hasta 16 hombres), y víveres y pertrechos suficientes. Por supuesto, las capturas de estos últimos eran mucho más importantes y repercutían en el abaratamiento del precio del besugo con el que no podían competir los pescadores ordinarios. Los inversores en industrias conserveras comenzaron a establecer acuerdos con los pescadores dedicados al abamporte para adquirirles todas sus capturas. En 1611 Domingo de Campos, de Getaria, declaraba que habitualmente elaboraban escabeches “...tomando a los pescadores abentureros que llegavan a este puerto especialmente a vezinos del Pasaje...”, por medio de “...conçierto berval”, sin firmar ningún contrato “...sino comprarles a bulto lo que traian a los pescadores el pescado para hazer del escaveche”. De todas maneras pronto empezaron los escabecheros a firmar contratos con los dedicados al abamporte, como el establecido en 1611 por los escabecheros Domingo de Campos y los mundaqueses Fernando Ortiz de Arecheta y Ochoa Ruiz de Aguirrechea con los maestros de pinazas de Pasai San Pedro¹³⁹.

Así en 1591, en las Juntas Generales reunidas en Azpeitia, el representante de Elgoibar se quejaba de que los marineros de Mutriku arrojaron al agua tres cargas de besugo que un vecino de Elgoibar había comprado a un “marinero” de Pasaia. La Junta ordenó que, en lo sucesivo, no se consintieran en Mutriku semejantes vejaciones¹⁴⁰. Este conflicto vino a

138 El término Abamporte es sinónimo del actual Aporte. Del verbo aportar que acepta dos significados de etimología distinta, pero complementarios para este caso. Por una parte A-Portar (de puerto) significa arribar a un puerto; llegar a algún lugar no pensado después de haber andado perdido; y acudir, acercarse, llegarse a un determinado lugar. Por otra parte Aportar (del latín *apportare*, llevar) significa llevar, conducir, traer.

139 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/13 (P6D4).

140 “Este día, aviendo llegado en el registro de acuerdos de villa y Diputados que en el reclamo que la villa de Elgoibar avían fecho diziendo que los marineros de Motrico avían agrabiado a un vezino de la dicha villa que quiso comprar tres cargas de bessugos, sin quererle dexar comprar de un marinero del Pasaje que al dicho puerto ocurrió, ynjuriándole de palabra y hechándole a la mar el pescado que avía comprado, aziendo lo suso dicho los dichos marineros // (fol. 13 r.) por sus yntereses particulares y encarescer el prescio del dicho pescado. Y aviendo conferido e

sumarse al que enfrentaba a las autoridades de la Provincia y de los grandes municipios del interior, con los escabecheros y algunos concejos de la costa, en torno a la imposición de tasas al precio del pescado fresco y a la prohibición del escabeche. Antes se ha mencionado que, desde inicios de la década de los 70 del siglo XVI, los concejos de las villas del interior iniciaron gestiones en las instituciones provinciales para que se tasaran los precios del pescado fresco en los puertos. Ante esta situación, los pescadores de Mutriku comenzaron a organizarse. Eran conscientes de que, prevaleciera la postura favorable a la tasación de los precios o la contraria, defendida por los inversores en industrias conserveras, el control de la venta del pescado y, por tanto, de los beneficios derivados se escaparía de sus manos, como hasta entonces había ocurrido por ejemplo con la industria salazonera.

El único modo de defender sus intereses, frente a los de las autoridades de la Provincia y de las localidades del interior, favorables a mantener muy bajos los precios del pescado para disponer de una barata fuente de alimentación, y frente a los de los inversores en la industria conservera, también favorables a los bajos precios para optimizar sus beneficios, consistía en emprender la institucionalización de su Cofradía. Así dispondrían, como en el caso de Hondarribia, de un organismo que velara por los intereses de los pescadores. Pero a diferencia de Hondarribia, en Mutriku no había por entonces ninguna cofradía institucionalizada, salvo la mera reunión o hermandad de los pescadores. A partir de mediados de la década de los 70, el conjunto de los maestros de pinazas de Mutriku empezó a establecer conciertos con empresarios conserveros, de forma similar a los contratos establecidos con pescadores foráneos dedicados al abamporte. Por medio de estos contratos los maestros de Mutriku se comprometían a vender a un empresario determinado todas sus capturas de determinada especie. Así, en 1575 se obligaron a vender toda la merluza que pescasen a María San Juan de Sagarzurieta, de Mutriku, al precio de seis maravedíes la libra, prometiendo no vender a ninguno que no les ofreciera más de siete maravedíes por libra. En 1585 firmaron sendos contratos idénticos para vender a los escabecheros Martín Pérez de Beingolea, de Lekeitio, y Martín Ruiz de Bidazabal, de Mutriku, todo el atún y el besugo que pescasen respectivamente¹⁴¹.

El conflicto entre los escabecheros y las autoridades de la Provincia a partir de la prohibición de la elaboración de escabeches, decretada en las Juntas Generales de Zumaia de 1584, sería utilizado por los maestros de pinazas y pescadores de Mutriku para afianzar su posición y ahondar en el proceso de institucionalización de su Cofradía. En las Juntas Generales de Mutriku de 1585, se estableció una comisión que estableció un acuerdo entre los escabecheros y las autoridades de la Provincia. Este acuerdo, a todas luces, priorizaba la venta del pescado fresco para surtir las necesidades de la provincia, permitiendo a los escabecheros la adquisición del pescado que sobraba sin comprador. Esta medida, al limitar a los

platicado sobre lo suso dicho, se probeió e mandó que de aquí adelante la dicha villa de Motrico ni ningún vezino ni morador d'él, so color de hordenança o costumbre que digan tener de lo suso dicho, los alcaldes hordinarios de la dicha villa no consientan ny den lugar a que se agan semejantes bexaçiones, castigando a quien hiziere alguna fuerça o biolencia sobre la dicha razón con mucho rigor..." (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 27 Abril/11 Mayo 1591).

141 A.H.P.G., 1/2584 (1575); 1/2587 (1585).

escabecheros la libre adquisición del besugo a los pescadores locales, sirvió únicamente para potenciar la práctica del abamporte, estableciendo contratos privados con pescadores foráneos dedicados a dicha modalidad de pesca.

Es en este contexto cuando comenzaron las acciones de los pescadores de Mutriku contra el abamporte, como el anteriormente mencionado caso denunciado por Elgoibar en 1591. A pesar de los empeños de la Provincia, en 1593 el capitán Amilibia, vecino de Mutriku, denunciaba ante la Diputación que habiendo acudido a su puerto algunos pescadores de Pasaia con pescado fresco “...y queriéndolo bender, los marineros de la misma villa no les avían querido dexar amenazándolos de muerte y que el // (fol. 27 rº.) pescado les hecharía a la mar”. En las siguientes Juntas Generales reunidas en Zumaia en 1593, Simón de Gaztañeta, vecino de Mutriku, y seguramente en nombre de los maestros de pinazas de la villa, solicitaba que se interrumpiera el pleito iniciado por el procurador general de la Provincia, asegurando que ellos ya se encargarían de que se hiciese justicia en el caso¹⁴².

Por fin, en 1597 los pescadores de Mutriku, tras diversas gestiones en la Corte, obtuvieron una Real Provisión ordenando al Corregidor que se reuniera con ellos y procedieran a redactar las ordenanzas de su Cofradía. Los redactores afirmaban que instituyeron dichas ordenanzas para evitar las discordias que habían tenido lugar entre sí. No especificaban la naturaleza de las discordias, aunque por medio del contexto documental se puede deducir que la erección de la Cofradía constituía un capítulo más de los conflictos en torno a las pesquerías de besugo y la industria escabechera. Las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro regulaban el sistema electivo y las funciones de sus cargos, circunscritos a los maestros o propietarios de las embarcaciones; establecían los tributos que sus miembros debían contribuir para atender a los gastos derivados de sus funciones asistenciales y espirituales, así como a los salarios de sus oficiales; y sobre todo fomentaban la eliminación de toda competencia entre sus miembros, por una parte estandarizando los métodos pesqueros de todos ellos y por otra parte regulando ante todo la comercialización de sus capturas, actividad que en lo sucesivo sería ejercido en exclusiva por el mayordomo de la Cofradía. Del total de 27 ordenanzas, ocho se refieren específicamente a la regulación de la pesca y venta del besugo, lo cual es buena muestra de la especial importancia adquirida por esta pesquería, al tiempo que constituye una pista acerca de cual pudo ser la naturaleza de las disputas mencionadas en la documentación¹⁴³.

La obtención por los pescadores de Mutriku de la confirmación real de las ordenanzas de su Cofradía supuso el triunfo de sus intereses frente a los de las autoridades de la Provincia y de los inversores en pesca y en industrias conserveras. En primer lugar, supuso un primer espaldarazo para la industria escabechera en contra de las pretensiones prohibicionistas de las

142 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 3 Enero/9 Febrero 1593 ; Zumaya (2)/10 Mayo 1593.

143 A.M.M., Leg. 5 (1600-1611). Además del escabeche de besugo las ordenanzas regulaban también otras modalidades pesqueras y conserveras. Concretamente la salazón de atún, congrio y merluza. Efectivamente, por medio de la documentación se trasluce que el escabeche de besugo no era la única industria conservera existente, aunque sí la más importante. Continuaron produciéndose otras conservas, algunas ya mencionadas, como los escabeches de mújol y atún, salazones de sardinas, anchoas, congrio, carne de ballenatos o “cabrotes”, merluza (denominado pescado cecial), secado de mielga...

autoridades provinciales y de las villas del interior. El rey, al confirmar las ordenanzas de la Cofradía, autorizaba los artículos que regulaban la venta de besugo a los escabecheros. Los pescadores de Mutriku superaban así el escollo de las prohibiciones impuestas para la elaboración de escabeches, que suponían evidentemente la ruina de los inversores en esta actividad. Prohibiciones que además acarrearían, de materializarse, graves consecuencias a los pescadores ya que deberían limitarse al exiguo e inestable mercado del pescado fresco.

En segundo lugar, se afianzaban las pretensiones de los pescadores de Mutriku frente a los inversores en industrias escabecheras. Al eliminar la competencia entre las distintas tripulaciones conseguían la estabilización de los precios de venta de sus capturas, para que en lo sucesivo no se derrumbaran al compás de los intereses de los escabecheros. Los cofrades venderían en adelante las capturas destinadas al escabeche a un sólo escabechero, con el que se concertaban anualmente. Por supuesto, para asegurar la concurrencia de escabecheros que quisieran pujar por el pescado aportado por los cofrades, se les garantizaba la entrega de todo el besugo que sobrara a diario en la lonja sin comprador, a un precio inferior al vendido con destino al consumo en fresco al resto de arrieros y compradores. Ello suponía que el escabechero concertado con la Cofradía obtenía siempre el pescado de menor calidad, el sobrado sin comprador, pero a menor costo que el adquirido por los demás, lo cual garantizaba su competitividad. Este sistema, además de asegurar la inexistencia de competencia entre los cofrades, permitía la venta de todas las capturas, sin que nunca sobrara pescado sin comprador¹⁴⁴. Por supuesto, el abamporte, ejercido por los pescadores foráneos, quedaba al margen de esta reglamentación gremial, aunque mediante esta modalidad pesquera continuaron abasteciéndose de besugos el resto de escabecheros asentados en la villa.

Precisamente, las disputas entre los propios pescadores de Mutriku se producirían en torno al abamporte y a causa de las diferencias socio-económicas existentes entre los maestros de pinazas de la villa. Las posibilidades económicas de la mayoría de los maestros alcanzaban tan sólo a mantener y armar su embarcación pesquera. Pero había otros, de un nivel económico más elevado, que comenzaron a invertir capitales al objeto de desarrollar la pesquería del besugo y ampliar los beneficios. Concretamente, Simón de Gaztañeta y Nicolás de Bidazabal, ambos vecinos de Mutriku, dedicaron sendas “pinazas grandes”, también denominadas “zabras”, a la pesca del besugo, ejerciendo la modalidad del abamporte. Ambos empresarios, como se irá describiendo, además de poseer sus embarcaciones, se dedicaban a la elaboración de escabeches, así como a realizar inversiones en otras actividades marítimas¹⁴⁵.

144 A modo de ejemplo del afianzamiento de los intereses de los pescadores de Mutriku, que la confirmación de las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de Mutriku supusieron, véase la ordenanza número 14: “Yten hordenaron que las beçes que açen preçio de besugos para escabeche o de la merluça atun congrio para salar o otra qualquier pesca que en comunidad se vendiere llame el maiordomo a los maestros pinaçeros y cofrades, e a la persona con quien se concertare la maior parte de ellos acudan e den todos su pesca sin que aia division entre ellos, y el mestre pinaçero que lo contrario hiciere pague cada bez doçientos maravedis a la dicha confradia, ni los mesmos maestros pinaçeros ni cofrades puedan en el tanto aplicarlo para si salvo den segun dicho es al que lo comprare so las mesmas penas” (A.M.M., Leg. 5).

145 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 302.

En el conflicto suscitado en 1593 entre los pescadores de Mutriku con otros de Pasaia, dedicados al abamporte, Simón de Gaztañeta, como uno de los maestros pinaceros de la villa, hizo gestiones para que se interrumpieran las acciones emprendidas por la Provincia contra algunos pescadores de Mutriku¹⁴⁶. A primera vista parece que Simón de Gaztañeta abanderaba a los demás maestros en su pretensión de que quedaran impunes los pescadores que cometieron el delito de impedir la venta de besugo a unos pescadores de Pasaia dedicados al abamporte. Efectivamente, el abamporte protagonizado por pescadores foráneos suponía una competencia muy perniciosa para los maestros y pescadores dedicados a la pesca del besugo de “la cala ordinaria”. Pero cinco años más tarde, en 1598 el propio Simón de Gaztañeta invirtió en el armamento de una pinaza grande para que se dedicara al abamporte. Por tanto, el empeño mostrado por Gaztañeta en 1593 para que la Provincia interrumpiera sus acciones en un pleito relacionado con el abamporte, puede que no se debiera a su oposición al ejercicio del abamporte, sino que quizás trataba de evitar la intervención en este caso de las autoridades de la Provincia, por si pudiera desembocar precisamente en acciones legales contra el abamporte, como pocos años después sucedería. Efectivamente, Simón de Gaztañeta, además de ser propietario y maestro de pinaza, invertía en la elaboración de escabeches por lo que le interesaba la pervivencia del abamporte.

En 1598, antes de que transcurriera un año desde la redacción y confirmación de las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de Mutriku, Simón de Gaztañeta armó su pinaza grande para que se dedicara al abamporte. Las propias ordenanzas de la Cofradía debieron de servir de acicate para semejante decisión. Efectivamente, la anteriormente transcrita ordenanza número 14 prohibía que cofrade alguno adquiriese ni reservase las capturas para elaborar escabeches por su cuenta, obligando a entregar toda la pesca destinada a su conservación al escabechero concertado con la Cofradía. En suma, Gaztañeta, actuando como miembro de la Cofradía, no podía disponer ni siquiera de sus capturas para elaborar escabeches, a no ser que firmara un contrato con la Cofradía como el resto de los escabecheros. Como resultado comenzó a dedicarse al abamporte, es decir, a pescar independientemente de la Cofradía y de sus reglamentos igualadores de pesca y venta.

Viendo el proceder de Simón de Gaztañeta, Nicolás de Bidazabal, escribano de Mutriku, y propietario de una pinaza grande o zabra que se dedicaba al transporte de mercancías, capitaneada por el capitán Pedro de Arechabaleta, decidió dedicarla también a la pesquería del besugo, ejerciendo la modalidad del abamporte. Ambas pinazas grandes realizaban singladuras de varios días, provistas de una numerosa tripulación integrada por 16 marineros. Pero Simón de Gaztañeta, siendo al mismo tiempo hermano de la Cofradía de San Pedro, pretendía beneficiarse de algunas de las ventajas que dicha institución concedía a sus miembros. Concretamente, pretendía que el mayordomo de la Cofradía se encargara también de la venta de sus capturas provenientes del abamporte. Por supuesto, el resto de los cofrades se oponía a tal pretensión pues la inclusión de las capturas aportadas por Gaztañeta del abamporte, mucho más abundantes y de menor calidad (por ser pescado de varios días), repercutiría en un abaratamiento del precio del besugo. Por fin alcanzó un acuerdo con la

146 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 27 Abril/11 Mayo 1591.

Cofradía por el que su mayordomo se encargaría también de la venta de sus capturas a cambio de que, como los demás cofrades, contribuyese a la institución con el tributo de medio real por docena de besugo.

Pero en 1602 el escabechero concertado con la Cofradía se negó a recibir el besugo aportado por Gaztañeta al mismo precio que el “besugo de cala” capturado por los demás. Ante esta situación el mayordomo de la Cofradía se negó a vender el besugo de abamporte y Gaztañeta tuvo que vender sus capturas por su cuenta a diversos arrieros, a precios inferiores, tal como correspondían al besugo de abamporte. Al año siguiente, en 1603 fue la propia Cofradía la que pasó a la ofensiva demandando a Simón de Gaztañeta y Nicolás de Bidazabal el importe del derecho de medio real por cada docena de besugo que vendiesen. La Cofradía pretendía que ambos dejaran de dedicarse al abamporte, tratando de disminuir sus ingresos de la venta de sus capturas por medio de la aplicación de dicho tributo, o más probablemente recurriendo a los tribunales para que, valiéndose del contexto contrario al escabeche reinante, decretaran la prohibición del abamporte. El argumento del que se valía la Cofradía era que siendo ambos vecinos de Mutriku y cofrades estaban obligados a contribuir por la venta de sus capturas. A tal fin les impuso una demanda ante el tribunal del Corregimiento. Los demandados alegaron que no les correspondía pagar el tributo mientras la Cofradía no se encargara de la comercialización de sus capturas. El Corregidor sentenció a favor de los demandados eximiéndoles de la obligación de contribuir a la Cofradía, en tanto que dicha institución no procediese a la venta de sus capturas¹⁴⁷.

Esta sentencia vino a autorizar la práctica del abamporte, pero ambas partes continuaban con sus pretensiones. Por un lado, la Cofradía no se mostraba dispuesta a vender el besugo de abamporte al mismo precio que el de cala ordinaria. Por otro, los inversores en abamporte de Mutriku seguían con la pretensión de que sus capturas de abamporte fuesen, también, comercializadas por la Cofradía, con el propósito de que su precio se equiparase a las de la cala ordinaria, siempre más apreciadas. En 1604, con el propósito de presionar a la Cofradía, Simón de Gaztañeta urdió una maniobra consistente en rematar, en compañía con Juan de Zabaleta, escabechero de Urretxu, la elaboración del escabeche del besugo de la Cofradía. El día cuatro de enero de 1605 arribaron cuatro abamportes al puerto de Mutriku, dos de ellas pertenecientes a Simón de Gaztañeta y Nicolás de Bidazabal respectivamente. Ambos, como hermanos de la Cofradía, pretendieron que sus capturas fueran vendidas al mismo precio que el besugo de cala. Ante la negativa de la Cofradía, los dos armadores la demandaron ante el alcalde de la villa. Al mismo tiempo Juan de Zabaleta y el propio Simón de Gaztañeta impusieron a la Cofradía otra demanda paralela. Solicitaban que la Cofradía no les estorbase en su derecho de adquirir besugo de cuantos abamportes arribasen al puerto, ya que se mostraban dispuestos a adquirir al mismo precio que el de cala todo el besugo de abamporte aportado por Bidazabal y el propio demandante Simón de Gaztañeta¹⁴⁸.

Se desconoce la sentencia de este pleito, aunque la documentación expresa que, en lo sucesivo, se alcanzó un acuerdo entre ambas partes. Buena muestra del acuerdo alcanzado es

147 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 302.

148 A.H.P.G., 1/2598.

que a finales de 1605 Simón de Gaztañeta volvió a rematar la elaboración del escabeche del besugo de la Cofradía, aceptando ambas partes las condiciones que se usaban en Lekeitio¹⁴⁹. En adelante, la Cofradía se haría cargo de la venta del besugo de abamporte aportado por algunos de sus miembros, pero al precio de un real más barato que el estipulado para el de cala. Al escabechero que remataba el escabeche del besugo aportado por los cofrades se le obligaba a aceptar dichas condiciones, bajo pena de obligarle a pagar lo mismo por todo el besugo que quedase en la lonja, fuese de cala o de abamporte¹⁵⁰. De todas maneras, el ejercicio del abamporte entre los miembros de la Cofradía de San Pedro de Mutriku parece que fue en declive. Así, en 1625 tanto el besugo de cala como el de abamporte se vendieron al mismo precio y ya a partir de mediados de la década de los 30 del siglo XVII no hay constancia documental de que los vecinos de Mutriku continuaran invirtiendo en abamporte¹⁵¹. Este hecho puede ser indicativo de la extinción de esta modalidad de pesca entre los vecinos de Mutriku, o de la equiparación en precios de las capturas de ambas modalidades, con lo que se hacía innecesario continuar con su distinción en la documentación. De todas maneras, el abamporte constituyó una modalidad de pesca de importancia fundamental, tanto para el fomento de inversiones de capital en el desarrollo de la industria escabechera, como en el desarrollo capitalista de la propia pesca. Efectivamente, el ejercicio de esta modalidad pesquera permitía el desarrollo de una industria escabechera no vinculada al limitado marco de las cofradías de mareantes de las villas. Así, tal como ellos mismos reconocían en 1611, importantes inversores en pesca e industria escabechera como los Campos de Getaria, o los Bidazabal de Mutriku y otros muchos, dependían del abamporte para el desarrollo de sus actividades¹⁵².

A consecuencia del definitivo establecimiento del abamporte, las acciones emprendidas por las autoridades de la Provincia y de las villas del interior contra la industria escabechera, pronto desembocaron en ataques contra esta modalidad pesquera. Dentro de las acciones emprendidas en 1611 por el Corregidor contra los que elaboraban escabeches en la provincia, procedió a apresar a ocho maestros de chalupa de Pasai Donibane y cinco de Pasai San Pedro, acusados de proveer de besugo a diversos escabecheros asentados en Getaria y Mutriku¹⁵³. Pero paradójicamente estas medidas coercitivas emprendidas contra la elaboración del escabeche motivaron la ampliación del fenómeno del abamporte, pues muchos pescadores comenzaron a aportar sus capturas a escabecheros asentados fuera de los límites de Gipuzkoa, sobre todo en Bizkaia¹⁵⁴.

149 A.H.P.G., 1/2597.

150 Condiciones que quedaron expresadas, por ejemplo, en el contrato establecido en 1615 por la Cofradía con el escabechero Martín de Urquiça Allona, de Lekeitio (A.H.P.G., 1/2601).

151 A.H.P.G., 1/2605 (1625); 1/2614 (1635).

152 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/13 (P6D4).

153 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/13 (P6D4).

154 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 2,4.

Estas nefastas consecuencias de la política contraria al desarrollo del escabeche y del abamporte, emprendida por las autoridades provinciales, trascendieron más allá incluso de la autorización del escabeche conseguida por la Real Cédula de 20 de octubre de 1614. Al parecer los escabecheros, ante las prohibiciones de elaborar escabeches con besugo capturado por los vecinos de la provincia, comenzaron a adquirirlo a los vecinos de Lapurdi e incluso de Capbretón, dedicados al abamporte. En noviembre de 1614 los pescadores y autoridades de Pasai Donibane y San Pedro se quejaron ante la Provincia de que a pesar de haber sido derogada la prohibición del escabeche, los escabecheros continuaban adquiriendo el pescado a los súbditos de la corona francesa, en gran perjuicio suyo. Y por supuesto solicitaban la eliminación de dicha práctica¹⁵⁵. A pesar de todo, en el decreto aprobado en las Juntas Generales de Hernani de 1614, otorgando, de acuerdo con la Real Cédula citada, la libertad de elaboración de escabeches, no se adoptó ninguna medida en torno a las peticiones de Pasaia. La Junta, en lo concerniente a dichas peticiones, se limitó a garantizar los intereses de San Sebastián, especificando, de acuerdo con las ordenanzas de la villa, que la libertad de elaborar escabeches no se extendía al puerto de Pasaia. Pero en cuanto a la adquisición de besugo a súbditos franceses no se hacía ninguna mención, en perjuicio de los pescadores de Pasaia, principal núcleo de concentración del abamporte, y a satisfacción de San Sebastián, interesada en limitar en lo posible el desarrollo del abamporte en Pasaia¹⁵⁶.

Esta actitud pasiva de la institución provincial, tan perjudicial para los pescadores guipuzcoanos dedicados tanto al abamporte, mayoritariamente, vecinos de Pasaia, como a la tradicional pesca de la “cala ordinaria”, indujo a que en 1616 todos los marineros-pescadores de Gipuzkoa, por primera vez en la historia, consensuaran sus intereses particulares y elevaran un memorial conjunto a la Provincia. Solicitaban que se redactara una ordenanza que, por una parte, prohibiese a los escabecheros guipuzcoanos la elaboración de escabeches en Lapurdi con destino a los mercados peninsulares y la formalización de conciertos con los pescadores labortanos para que les proveyesen del besugo necesario, y, por otra, otorgase la preferencia de venta de pescado a los pescadores guipuzcoanos. Advertían que de no obrar así

155 Los de Pasai Donibane se quejaban “...en razon del pescado que los escavecheros de la villa de Guetaria y otros puertos de esta Provincia conpran a los françeses de Berriz, Cabretón y Bidarte y de la moneda que por ello pasan al dicho reyno de França dexando de conprar a los pescadores naturales de la dicha provincia en gran deservicio de su magestad y del bien universal de esta dicha provincia...”.

Los de Pasai San Pedro pretendían “...pedir y suplicar a la dicha junta no consientan que las pinaças y barcos de França que son de vecinos de Meariz y Carbetón (sic) hagan conciertos con los escabecheros de los puertos de esta Provincia de Guipuzcoa por quanto es de gran deservicio de Su Magestad porque sacan su proçedido en horó y plata contraveniendo a las hordenanças y prebilejos de esta Provincia de Guipuzcoa...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/14 (P6D4)).

156 “Este dia abiendose leído una provision real ganado en el consejo supremo a pidimiento de los lugares del pasaje en que mandan que esta provincia ynvie un tanto de la hordenanza que esta provincia hizo para que no se pudiese hazer escabeche en los puertos desta provinçia y no estando confirmada aquella no se use della, abiendo obedecido la dicha real provision con el respeto devido y vista otra çedula real que el señor corregidor a recibido en que se manda que no se aga novedad y les dexen hazer libremente el dicho escabeche en qualquier puerto desta provincia y vista una peticion que sobre ello a presentado don Francisco Cachopin en nombre de los dichos lugares la junta dixo que por evitar pleitos y otros inconbenientes que podria subçeder, en conformidad de los decretos pasados que se hizieron antes de la dicha prohibiçion mandavan y mandaron que de aqui adelante en qualquier tiempo del año puedan hazer y agan en los puertos desta provincia el dicho escabeche con que sea sin perjuizio de las executorias reales que la villa de San Sebastian // (fol. 23 r.) tiene contra los dichos lugares...” (A.G.G.-G.A.O., R.16).

sobrevendrían fatales consecuencias sobre la continuidad de las restantes actividades marítimas, incluida el servicio en la Armada, en las que sí estaban directamente interesados muchos miembros de la oligarquía dirigente de la Provincia. Basaban esta advertencia en que la importancia capital de la pesca del litoral radicaba en el hecho de que constituía el principal medio de sustento de la marinería guipuzcoana en las estaciones -sobre todo en invierno- en que las principales actividades marítimas interrumpían sus operaciones y de que era la principal escuela para el adiestramiento de los marineros novatos¹⁵⁷. No parece que las autoridades provinciales prestaran mayor atención a estas demandas de los pescadores-marineros de Gipuzkoa, pues no consta que procedieran a la redacción de ordenanza alguna ni, por supuesto, a promover su confirmación regia, tal como se solicitaba en este memorial. Temiendo, quizás, que ésta sería precisamente la actitud de las autoridades de la Provincia, los marineros de Pasaia presentaron al mismo tiempo otro memorial reclamando para sus chalupas y pinazas la preferencia del transporte de los productos pesqueros aportados por la flota labortana. Como en el capítulo del comercio se analizará, de este modo, puede que pretendieran asegurarse una actividad alternativa para sus embarcaciones, en principio, destinadas a la pesca¹⁵⁸. De todas maneras, los pescadores de Pasaia posteriormente continuaron dedicados al abamporte, surtiendo de besugos a los escabecheros de puertos como Getaria, tal como atestiguaron en 1623 varios escabecheros de dicha villa en un pleito suscitado por las cuentas de una compañía de venta de escabeche¹⁵⁹.

A la luz de todo lo expuesto, es absolutamente insostenible la hipótesis mantenida por la historiografía vasca, en general, a la que ya se ha hecho alusión antes, de que hasta la irrupción de las nuevas tecnologías de finales del siglo XIX no se produjo innovación alguna en la actividad pesquera del litoral vasco¹⁶⁰. La inyección de capitales en la actividad condujo a que durante la segunda mitad del siglo XVI las principales modalidades pesqueras se insertaran en el conjunto de las redes de vínculos y relaciones, que componían la estructura empresarial guipuzcoana, tal como en el último capítulo de esta investigación se podrá comprobar. Con todo, a pesar del gran desarrollo pesquero que, tal como otros investigadores coinciden en señalar¹⁶¹, estaba aconteciendo hacia finales del siglo XVI, merced a la implantación del escabeche, existe alguna información que, aparentemente, pone en tela de

157 A.G.G.-G.A.O., JD DJ 69,1. Véase el documento nº6 del Apéndice Documental.

158 A.G.G.-G.A.O., JD DJ 69,1. Véase el documento nº7 del Apéndice Documental.

159 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 346.

160 Afirmaciones como que la pesca de bajura no adquirió importancia hasta que el advenimiento del ferrocarril abrió los mercados del interior a sus excedentes (FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "La evolución de la economía pesquera...", op. cit., pp. 107-108), o que la historia de la pesca española a lo largo del Antiguo Régimen "...es la crónica de una progresiva decadencia..." (GRACIA CÁRCAMO, J.: "La evolución de la economía pesquera...", op. cit., pp. 112-125), o que "Si nos situáramos a finales del siglo XVIII o principios del XIX, es probable que, en lo básico, apenas encontraríamos diferencias importantes con respecto al modelo de pesquería que se venía practicando desde tiempo atrás; por otro lado, durante la mayor parte del último siglo citado, el sector pesquero tampoco sufriría transformaciones profundas..." (LÓPEZ LOSA, E.: "La pesca en el País Vasco...", op. cit., p. 240), sencillamente, caen por su propio peso.

161 AZPIAZU ELORZA, J.A.: "Las conservas de pescado en Gipuzkoa...", op. cit.

juicio tal extremo. Efectivamente, en 1599, en un contexto de grave penuria hacendista, consecuencia de los dilatados enfrentamientos bélicos sostenidos con Holanda, Inglaterra y Francia, una Real Cédula, emitida por el recién coronado rey Felipe III, ordenaba al Corregidor de Gipuzkoa que iniciara unos autos de información acerca del estado de la pesca en la provincia. El objetivo de esta información era averiguar si sería factible que la Corona procediera a administrar las distintas pesquerías que se desarrollaban en sus posesiones peninsulares. Aunque esta medida se atribuía a la necesidad de introducción de mejoras en la pesca para que resultara más productiva, efectiva y provechosa para los pescadores y los consumidores de pescado, el objetivo real de esta política de fomento no era otro que buscarse una fuente de ingresos más para la Real Hacienda¹⁶².

La Real Cédula incluía un articulado de preguntas que el Corregidor debía cuestionar a diversos expertos en materia de pesca de la costa guipuzcoana¹⁶³. Son muy obvios los

162 “El Rey. Mi corregidor de la Provincia de Guipúzcoa o vuestro lugarteniente en vuestra ausencia, sabed: Que una persona celosa de mi servicio me ha hecho relación que a causa de haber poca orden en las pesquerías de mar, rías y ríos destos mis Reinos, y la pobreza y desorden de los pescadores, falta de redes, y otros instrumentos, estos Reinos han tenido y tienen gran falta de pescados, y así se traen de fuera dellos muchos navíos de bacallao y otros pescados groseros y malos, habiendo en España y costas della muchos y muy buenos, y que convendría dar orden que por algunos años se administrasen las dichas pesquerías, que no fueren de particulares, sin que en los puertos se suba el precio del pescado de lo que ordinariamente suele valer, permitiendo que cada uno pueda pescar lo que hubiere menester para su casa, y que con esto habría abundancia de pescados a sus tiempos a precios moderados, sin ser necesario que se traigan de otras partes, y cesarían muchas desórdenes y pleitos de algunas cofradías o juntas de pescadores con los pueblos; y que en las partes que no hay pescadores, se podría poner los necesarios dándoles los aparejos que fuesen menester, y que los mismos pescadores que ahora hay se podrían ocupar en el dicho ministerio con salario, de que nadie recibiría agravio, y el Reino sería generalmente aprovechado por el abundancia de pescado que habría a precios más cómodos, y que también se podría en esto aumentar mi Real Hacienda...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., p. 1).

163 “...por la presente os encargo y mando, que luego que la recibáis, os informéis y sepáis de las personas que os parecieren más pláticas y diestras, y de mayor noticia y experiencia desta materia,...y que habiéndolo hecho, de lo que halláredes me invaréis relación particular, juntamente con vuestro parecer, respondiendo con toda claridad, y distinción a cada uno de los dichos capitulos en particular, sin que quede cosa alguna dellos por satisfacer, para que visto todo, provea y mande lo que más convenga; y en lo que así habéis de informar y satisfacer es lo siguiente:

1. Qué pesquerías hay en la costa de la mar, rías y ríos dese distrito, de qué géneros de pescado, en qué tiempos, en qué cantidades, de qué manera, cómo y con qué gente, costa y aparejos se pescan, y qué personas tratan desto.

2. Cúyas son, y a quién pertenecen las dichas pesquerías, o quién las beneficia y goza, y por qué títulos, y qué derechos y provechos llevan y tienen dellas; o si cada uno que quisiere, vecino o no vecino pueda pescar libremente sin licencia de nadie y si alguna licencia se requiere, qué personas se la dan, cómo, y en virtud de qué títulos, y si llevan alguna cosa y qué por dalla.

3. Qué pescados se gastan de ordinario en esa dicha costa y distrito, cómo y a qué precios disponen de la pesca y la benefician los pescadores, y si algunos pescados se meten y llevan la tierra adentro o se sacan fuera del Reino; cuáles, adónde, cómo y con qué beneficio y comodidades, y cómo y qué tiempo se conservan, para poderse llevar a todas partes.

4. Qué cofradías o juntas se han hecho, o hacen, de pescadores; en qué pueblos y en qué forma y para qué efeto; quién las erigió, con qué título, privilegios, franquezas o costumbres, y qué pleitos y debates o inconvenientes suelen, de ordinario, resultar dellas.

5. De qué pescados son las más abundantes y principales pesquerías que hay en ese distrito y si las personas que las hacen tienen el caudal y aparejos que son menester para hacerlas con abundancia, y sacan dellas todo el pescado que se puede sacar, o podría sacarse más, poniendo más caudal, gente y aparejos; y si demás de los dichos pescados de las más principales pesquerías, hay otros, cuya pesca se pudiese introducir, cuáles, y de qué bondad, y conservación, y en qué cantidad los hay, y qué modo y forma podría haber para aumentar las pesquerías así las ya introducidas, como las que de nuevo se introduxesen.

6. Si para mayor aumento de las dichas pesquerías, y para que en estos Reinos haya abundancia de pescados que es

resultados obtenidos mediante este cuestionario, que proponía la administración y arrendamiento de las pesquerías marítimas, con la consiguiente proletarización de los pescadores, abiertamente hostil a sus cofradías y demás congregaciones, y emitido en el contexto de la ofensiva lanzada por las autoridades provinciales en contra del desarrollo de la industria escabechera. Las respuestas de los interrogados están plagadas de falsedades y contradicciones, con un claro propósito de esconder y disimular, en lo posible, la realidad del gran desarrollo pesquero que en aquellos momentos acontecía y que, a pesar de sus esfuerzos, continuamente, se hace evidente en sus afirmaciones.

Los testigos de Pasaia, principal localización de la modalidad pesquera del abamporte de besugo, trataban de restar importancia o de ignorarla¹⁶⁴. Los de Getaria y Mutriku, las dos principales localidades en que se concentraban las pesquerías de besugo y la industria

menester, y de la bondad que se procura, y se escusase el traellos de fuera destos Reynos, convendría que las dichas pesquerías se administrasen, arrendasen, o beneficiasen por mi cuenta, o de personas particulares, teniendo mi Real Hacienda alguna parte, o derechos del fruto y aumento de pesca que dellas procediere, y qué parte o derechos, en qué cantidad, y en qué forma, y con qué gente y aparejos, salarios y costas se habría de hacer y el beneficio o daño que dello podría tener mi Real Hacienda.

7. Qué conveniencias o inconvenientes podrían resultar de hacerse así, tanto al Reino en general como en particular a esa provincia, y pueblos della y si puede haber perjuicio o daño de tercero, y de quien y por qué y en qué cantidad...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 1-3).

164 El primero de ellos describía minuciosamente en qué consistía dicha modalidad, y daba fe de su capital importancia para el desarrollo de la industria escabechera, cuyo papel trataba a continuación de minimizar en lo posible: “...se mata e pesca en cantidad que dello se sustenta gran parte desta Provincia e también se lleva e saca más de la mitad fuera de la dicha Provincia que le parece que en el invierno se sacará e llevará para fuera desta dicha Provincia más de cien cargas de pescado solo del dicho lugar del Pasaje sin las que se sacan en verano que no son tantas. Y que se pesca en barcos o pinazas con redes, anzuelos y otros aparejos y a la orilla de la mar con redes; y que en cada barco van a la dicha pesquería diez, doce y quince personas e se detienen tres, cuatro e seis días e toda la semana en traer una pinazada; e que llevan para su sustento pan y carne, sidra e vino e otras cosas y que todas los vecinos del dicho lugar entienden en la dicha pesquería porque es su oficio y principal caudal...que los pescados que más ordinariamente se gastan en la costa e distrito desta Provincia son los que dichos e declarados tiene en el primer capitulo e los más dellos se gastan en fresco...los besugos se venden la docena a seis y a ocho reales y los mercaderes y arrieros los escabechan y meten a tierra adentro y así mesmo la sardina que cada millar suele valer de diez a quince reales ordinariamente. Y los llevan a Valladolid y Burgos y a otras partes; la sardina por Mayo Junio e Julio y el besugo escabechado por Enero, Febrero y Marzo en recuas; y a Navarra lo suelen llevar fresco sin escabechar y no sacan a otras partes fuera del reino...”. El segundo iba más allá en su afán de ningunear la importancia del abamporte besugero, afirmando que “...del dicho su lugar del Pasaje salen a pescar dos barcos de invierno...”, para acto seguido añadir “...que todos los vecinos del dicho lugar son pescadores y van a la dicha pesquería y es su trato y oficio y en ello se sustentan y no tienen otro caudal que sea de consideración para sus sustento y esto responde...”. Poco después niega la existencia misma de la industria escabechera, afirmando que “...todo se vende en fresco...”. Al final, tras asegurar que “...si hobiese más barcos, hombres y caudal, habría más pesca en la cantidad que se acrecentasen los dichos barcos...”, es decir que la escasez de la pesca se debía a una carencia de inversiones, a continuación añade que “...las pesquerías que tiene dichas e declaradas son en poca cantidad y lo que se saca para fuera parte desta dicha Provincia es poco y aun con ello no se pueden sustentar y por esto le parece que sería de más costa que se administrasen y arrendasen o beneficiasen por Su Majestad e no podría redundar provecho alguno sino daño y así mesmo a los vecinos marineros pescadores de los dichos puertos...”. El tercero llegaba incluso a afirmar que técnicamente era imposible la aplicación de procedimientos de conservación de pescado: “...no se beneficia sino se vende en fresco y lo venden ellos por si y a mercaderes que por ello vienen de Navarra y desta dicha villa e de otras partes destos reinos; y no se saca para fuera dellos e lo llevan arrieros en sus recuas y no es pescado que se conserva sino, como dicho tiene, se vende en fresco, porque en matando alguna cantidad, viniendo para sus casas, se les moja, e si no vienen con mucha priesa se empodrese en el propio barco...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 11-20).

escabechera afin, apenas hacían mención a su existencia¹⁶⁵. Los testigos de Hondarribia, núcleo de concentración de las pesquerías sardineras y de la industria salazonera, igualmente, ignoraban dichas prácticas e insistían en la escasez de la pesca que en los últimos años estaba aconteciendo para evitar cualquier intervención de la Corona¹⁶⁶. Los de San Sebastián hacían también hincapié en la disminución de las capturas de pescado que había desembocado en una drástica reducción del número de embarcaciones dedicadas a la pesca en la villa¹⁶⁷. Los testigos de otras localidades de poca importancia pesquera como Orio y Zarautz, igualmente, insistían en la teoría del descenso radical de las capturas de pescado¹⁶⁸. Los de Zumaia y Deba, también de poca importancia pesquera, iban más lejos, afirmando los de la primera localidad que el fomento de la pesca resultaría perjudicial para el desarrollo de las restantes actividades marítimas, por cuanto que les restaría de la mano de obra necesaria, y los de la segunda que la pesca consistía en poco más que una actividad transitoria y un modo de vida para personas impedidas para el ejercicio de otras actividades¹⁶⁹. Con todo, los

165 Es más, trataban de esconderlas insistiendo en noticias relativas a pesquerías y actividades conserveras muy secundarias. Los de Getaria afirmaban "...que todo el dicho pescado se vende en fresco eeto la mielga y el tolo se venden en seco curado...". Los de Mutriku también minimizaban la importancia del escabeche de besugo afirmando "...que los pescados frescos algunos que en esta Provincia se pescan se salan como es sardina y a veces merluza. E que la tierra adentro algunas veces lo llevan el dicho pescado fresco e también la sardina salada, como es para Castilla y Navarra; y que no ha visto que se saque para fuera del reino el dicho pescado; y seco, la merluza se puede conservar en medio año, algo más e menos; y besugos en escabeche también se puede conservar dos o tres meses; e lo sabe porque lo ha visto beneficiar y escabechar...". En ambos pueblos afirmaban que el volumen de las pescas era reducido, debido a que "...de diez años a esta parte hay gran falta de pesca; e sería más daño e inconveniente el poner más gente e aparejos porque en un año se barrería la mar del distrito desta dicha Provincia...", razón por la que no consideraban oportuno el que la Corona procediese a la administración y fomento de la pesca (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 21-26, 61-67).

166 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 42-45.

167 "...se ha agotado tanto el pescado de la mar, que antes solían pescar en la dicha villa de San Sebastián con veinte pinazas e todos traían pescado; y agora se pesca con tres y no traen pescado que sea de consideración... E que por la esterilidad de poco pescado que se pesca no se mete la tierra adentro ninguna cantidad y se consume todo en esta dicha Provincia ni saca fuera destes reinos..." (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 33-40).

168 El cúmulo de mentiras y afirmaciones falsas y manipuladas llegan a la cúspide en las declaraciones proferidas por Martín de Elcano, nada menos que escribano del número de la villa de Zarautz. Afirma que "...los dichos pescados que tiene declarados, ecepto la sardina y algún poco de besugo, se gastan en esta Provincia, que se lleva a fuera parte a Navarra e Vitoria y Burgos y otras partes... Y no se saca fuera del reino ningún género de pescado que se pesca en esta Provincia; y sola la sardina se puede conservar para llevar fuera desta Provincia, salándose, a las partes que tiene declarado que se ha llevado y lleva..." (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 47-60).

169 Los de Zumaia afirmaban "...que no sabe qué forma se podría tener para aumentar las dichas pesquerías de que cesasen las Armadas e la navegación de las Indias, porque en todas ellas va mucha gente en todas las naos de naturales desta dicha Provincia e si la dicha gente de ordinario residiese, se ocuparía en la dicha pesquería e se aumentaría la dicha pesquería pero resultaría dello un gran inconveniente: que no habría marineros navegantes en altura porque no habría navegación porque desta Provincia se proveen todas las Armadas de Su Majestad de navíos e marineros y cesaría todo lo suso dicho porque con el aprovechamiento de la pesca si fuese mayor dexarían la dicha navegación, y esto responde. Y esto se ve claro en la dicha villa de Zumaya por experiencia porque siempre salen naves porque la gente della no se ocupa en pescar sino en fabricar naves e navegar en ellas.

En cuanto al sexto capítulo, dixo que le parece que si beneficiase y arrendase la dicha pesca en esta Provincia que todo se perdería porque la gente pobre se sustenta como son pobres de la miseria de la pesca y si se les quitase el aprovechamiento que tienen de la dicha pesca se quedarían perdidos y quedarían despoblados los lugares como al presente estan algunos comenzados respecto de la gente que dellos se ha sacado para las Armadas de Su Majestad. E

contradictorios y falsos argumentos contenidos en este informe, frecuentemente, han servido de base entre distintos historiadores para sostener el inicio de una supuesta crisis pesquera a partir de las últimas décadas del siglo XVI¹⁷⁰; hipótesis que queda totalmente refutada de acuerdo con lo aportado por la restante documentación referente a este tema.

Atendiendo a los registros de las cuentas del concejo de Pasai Donibane (Véase el cuadro nº4 del Apéndice Estadístico), iniciados en 1591, en que se expresan las contribuciones que cada embarcación pesquera de la localidad pagaba -lo correspondiente a una media soldada de marinero-, se constata que el número de embarcaciones experimentó una tendencia al alza hasta bien entrado la década de los 20 del siglo XVII. A partir de entonces se inició una tendencia decreciente, muy rápida durante los años 30 y después lenta pero continuada hasta los inicios de la década de los 80, en que se invirtió la tendencia. El volumen de las contribuciones, siempre mediatizado por los altibajos de las capturas, connaturales a la actividad pesquera, experimentó una evolución paralela hasta los inicios de la década de los

porque las dichas pesquerías no son más de pescado fresco lo principal dellas, no se puede sacar aprovechamiento de consideración ni se puede determinar a declarar qué parte o derecho se podía dar a Su Majestad; antes entiende que sería dañoso porque, como dicho tiene, faltaría gente para la navegación de altura así para Armadas como para flotas...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 28-31).

Los de Deba, por su parte, opinaban que “...lo que se saca es de poca consideración; y se ocupan en ello muchas veces por vía de entretenerse, por no tener a otras partes a do irse a sus viajes. Y que las personas que del dicho ministerio tratan, en general, todos son gente pobre necesitada... En cuanto al sétimo capítulo dixo que este testigo sabe, por lo que dicho tiene, que vernía mucho daño y perjuicio de beneficiar y arrendarse las dichas pesquerías a esta dicha Provincia en general y a los vecinos de los puertos de mar en particular y a los marineros pescadores que andan en la dicha pesquería, que son gente pobre y necesitada que sacan alguna parte de su sustento y de su familia; y demas desto a Su Majestad se recrescería mucho daño por que andando en la dicha pesquería muchas personas se hacen marineros, a lo menos son principiantes para el dicho oficio y con cesar la dicha pesquería cesarían los dichos marineros, a lo menos en tanta cantidad como ha habido y hay por razón de la dicha pesquería, y no ternía para sus Reales Armadas en suficiente número...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 69-76).

170 Recientemente, investigadores como Michael Barkham continúan empeñados en la existencia de tal hipotética crisis. Este autor basa sus afirmaciones, únicamente, en los lamentos proferidos por las autoridades en torno a los efectos perniciosos provocados por las levas de marinería para la Armada y en los contenidos de este informe publicado por Ímaz. Afirmaciones que no duda en sostener el autor a pesar de que se opongan diametralmente al resto de los datos que maneja en su propio trabajo y de que reconozca que tales contradicciones se deben a sus carencias de investigación y de conocimiento del tema: “...El constante reclutamiento de hombres fue dejando tal huella sobre todo en las villas costeras que, en 1631, incluso antes de que se dejaran sentir los efectos de las guerras de los años 1630, 1640 y 1650, Motrico, Zumaya, Guetaria, Zarauz y Orío declararon a las autoridades provinciales que estaban <<despobladas y arruinadas>> y <<destruidas de gente y hacienda>> debido a las continuas levas desde la década de 1580...”

Puede que en ciertos años la pesca de bajura también se viera afectada por una disminución de los recursos pesqueros. La mayoría de los 19 testigos presentados en el informe de 1599 sobre la situación de la pesca de litoral en Gipuzkoa, elaborado por orden del Rey, coinciden con el testigo capitán Juanes de Arano, de San Sebastián, que dijo que <<se [ha] agotado [...] la mar del pescado que solía haber>>...

Al mismo tiempo, había competencia por parte de los pescadores de bajura del País Vasco norte...

Estos temas, la escasez de recursos pesqueros, la competencia por parte de pescadores de bajura del País Vasco norte y la marcha de escabecheros del País Vasco sur a aquella costa, son algunos de los temas relativos a este sector de pesca de litoral que requieren más investigación. Pero lo que está claro es que, durante la última década y media del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII, la escala de la pesca vasco-peninsular de bajura se vio muy afectada por la necesidad de hombres para la Armada... Por lo tanto, en aquella época, con unas pesquerías de litoral en el Cantábrico que se enfrentaban a serias dificultades y con un sector de Terra Nova que era apenas una sombra de lo que había sido, la antes tan próspera industria pesquera vasco-peninsular, en su conjunto, entró en una fase de fuerte recesión o crisis.” (BARKHAM, M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular...”, op. cit., pp. 73-75).

50 del siglo XVII. Los elevados ingresos provenientes de los años finales del siglo XVI se interrumpieron a partir de mediados de la década de los 20 del siglo XVII, iniciándose una tendencia general a la baja que se extendió hasta los años primeros de la citada década de los 50. Sin embargo, en lo sucesivo, se rompió el paralelismo entre el número de embarcaciones y el volumen de las contribuciones, ya que mientras el primero continuaba a la baja el segundo inició una lenta pero continuada recuperación, jalonada de fuertes altibajos.

Es evidente la influencia de los acontecimientos político-bélicos en esta evolución experimentada por las contribuciones de los pescadores de Pasai Donibane: la fase descendente de las décadas de los 30 y 40 coincide con las guerras que enfrentaron a España con Holanda y Francia, período de mayor auge del curso de todo el siglo XVII con todo lo que ello suponía de impedimento para el desarrollo de las faenas pesqueras. La recuperación se inició, precisamente, en 1653, el año de la firma del Tratado de Conversa entre Gipuzkoa y Lapurdi, que sellaba el final de los enfrentamientos bélicos en la frontera del Bidasoa y entre las embarcaciones de ambos territorios. El proceso de recuperación de las contribuciones sufre un primer bache entre 1658-1662, precisamente, los años de la ofensiva de la flota inglesa en apoyo de Francia (hasta fines de 1659) y de Portugal, después mitigada, quizás, por el creciente enfrentamiento anglo-holandés que culminó con el estallido en 1665 de la segunda guerra naval entre ambas potencias. El segundo bache, sucedido entre 1680-1684, coincide, plenamente, con la política de las “Reuniones” aplicada por la corona francesa entre 1679 y 1684, uno de cuyos resultados fue la agudización del conflicto en torno a la reclamación francesa de la jurisdicción sobre la mitad del río Bidasoa, con el consiguiente estallido de enfrentamientos armados fronterizos. El tercer bache tuvo lugar entre 1691-1697, en el contexto de la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697), en que se produjo una fulgurante ofensiva del corso francés al amparo de su poderosa armada. El final de esta contienda dio paso a un fuerte incremento de las contribuciones de los pescadores de Pasai Donibane, tendencia que, con importantes altibajos anuales, se mantuvo hasta un cuarto bache acaecido en 1718. Fue la Guerra de la Cuádruple Alianza, que provocó la caída de Pasaia en manos de la invasión francesa, la causante de este corto pero profundo bache. Posteriormente, se restableció la tendencia alcista que no se interrumpió hasta los inicios de la década de los 30 del siglo XVIII, en que se hicieron notar las perniciosas consecuencias acarreadas a la actividad pesquera por la recién creada Compañía de Caracas.

Este crecimiento finisecular de los ingresos coincide, también, con un leve incremento del número de embarcaciones dedicadas a la pesca en Pasaia, aunque ambas tendencias, como se apuntaba, mantuvieron tendencias dispares a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVII. Merece pararse a analizar esta desavenencia evolutiva entre el número de embarcaciones y el volumen de sus contribuciones, ya que puede aportar importantes claves para el conocimiento del devenir del sector pesquero en Pasai Donibane. Hay que comenzar por hacer hincapié en el hecho de que no todas las embarcaciones que participaban en la pesca se dedicaban a la misma con la misma intensidad. Así en años de manifiesta bonanza como el de 1595 en que las contribuciones alcanzaban el techo de 2.322,3 reales de plata y eran 33 las embarcaciones que participaban en la pesca, el número de éstas cuyas contribuciones superaron la media de la contribución de cada embarcación (70,4 reales/embarcación) fue únicamente de ocho. Es decir, entre 1591 y mediados de la década de los 20, en que el alto volumen de las contribuciones coincidía con un elevado número de embarcaciones que participaban en la

pesca (entre 15 y 35 embarcaciones según los años), el número de las que de manera específica se dedicaron a la actividad pesquera osciló, tan sólo, entre 7-14. De manera que salvo en 1591 y en 1619 el porcentaje de las embarcaciones específicamente dedicadas a la pesca nunca superó el 50% del total de las participantes. Este hecho implica que las restantes embarcaciones se dedicaban a la pesca de manera eventual, ya sea porque compaginaban la actividad pesquera con otras como el transporte al flete o el ataje, o ya por que sus propietarios se dedicaban principalmente a otras actividades marítimas participando de vez en cuando en las faenas pesqueras. Así, hasta el año 1635 entre las embarcaciones contribuyentes figuran las chalupas y las pinazas, estas últimas de mayores dimensiones y dedicadas también el transporte al flete, tal como se expresa en los registros¹⁷¹. A partir de la fecha únicamente se registran las chalupas, coincidiendo este hecho con la crisis experimentada por el transporte al flete, que será analizado en el capítulo dedicado al comercio marítimo. Al mismo tiempo, algunas embarcaciones contribuían cantidades ínfimas, constando, a partir de 1625, la presencia de algunas que no contribuyen nada en absoluto por no haberse empleado en la pesca¹⁷².

A partir de la década de los 30 del siglo XVII el número de las embarcaciones específicamente dedicadas a la pesca, es decir, de aquéllas cuyas contribuciones superaban la media anual, se estabilizó hasta los años iniciales del siglo siguiente en unos valores que oscilaban cada año entre 3-7 embarcaciones (cinco chalupas en 25 de los 70 años en que se dispone de registros, superando la cifra máxima tan sólo en 1635 con 13, en 1640 con ocho, en 1644 con nueve y en 1702 con otros nueve). Ello implica que el descenso del número total de embarcaciones participantes en la pesca, que continuó hasta los años 80 del siglo XVII, afectó, sobre todo, a las que se dedicaban a la pesca de manera eventual. Es más, el número de éstas no dejó de disminuir ni aún después de la citada década de los 80, hecho que queda avalado si se observa el porcentaje que suponían las embarcaciones específicamente dedicadas a la pesca con respecto al total. Efectivamente, a partir de 1679 el porcentaje de las que contribuían por encima de la media superaría habitualmente el 50%, salvo en los años 1686, 1689, 1694, 1695, 1698 y 1705, situación inversa a la observada entre fines del siglo XVI y principios del XVII.

Atendiendo, exclusivamente, al citado dato de la evolución del número de embarcaciones contribuyentes por encima de la media, se podría aventurar la hipótesis de que entre los años 30 y los 80 del siglo XVII se extendió un período de crisis continuada, que, sin embargo, teniendo en cuenta otros indicadores no es sostenible en absoluto. Si se observa la evolución del porcentaje de las embarcaciones que contribuían más de la media, se constata que a partir de mediados de la década de los 40 del siglo XVII siempre superaría el 33,3%; es decir, a partir de esa fecha las embarcaciones que específicamente se dedicaban a la pesca constituían más de la tercera parte de la flota total. Es más, a partir de mediados de la década de los 50 este porcentaje rondaría, en general, por encima del 40 %, hasta enlazar con los finales de la década de los 70 en que, como se mencionaba, superaría habitualmente el 50%. En suma, aunque la flota de las embarcaciones específicamente dedicadas a tareas pesqueras se

171 A.M.P., C, 2, I, 1, 1; C, 2, I, 1, 2.

172 A.M.P., C, 2, I, 1, 2; C, 2, I, 1, 3; C, 2, I, 1, 4.

mantuvo numéricamente estable entre los años 30 y los 80, su porcentaje con respecto a la flota total fue en continuo aumento. Este hecho no sólo es debido a la continua disminución del número total de embarcaciones, sino que al mismo tiempo indica una creciente especialización pesquera de la flota de Pasaia. Ello se evidencia en que, con altibajos, la media de contribución de las embarcaciones fue en progresivo aumento a partir de la década de los 50, de forma paralela al total de las contribuciones.

En resumen, tras los años de dificultades de las décadas de los 30 y 40 del siglo XVII, atestiguada por el descenso del número total de embarcaciones y del de las específicamente dedicadas a la pesca, así como por el descenso del volumen total de sus contribuciones y de la media de contribución de cada embarcación, a partir de la segunda mitad de la década de los 40 y, sobre todo, desde comienzos de los 50 comenzó la recuperación. Aunque persistía el lento descenso del número total de embarcaciones, se estabilizó el de los que se dedicaban a la pesca de manera específica, que, además, emprendieron una progresiva especialización en las actividades pesqueras. Ello se traduce, en un progresivo incremento de las contribuciones totales y de la contribución media por cada embarcación. De manera que el incremento finisecular de todos estos indicadores manejados no se puede interpretar como síntoma de la superación de una “crisis” de larga duración en que estuvo sumida la pesca hasta ese momento, sino que es el resultado del aumento del empleo de la marinería en la pesca del litoral en sustitución de otras actividades marítimas más lucrativas, afectadas por dificultades, como más adelante se comprobará. Este extremo se patentiza en que las contribuciones totales continuaron en progresivo incremento hasta los inicios de la década de los 30 del siglo XVIII, en que se produjo un brusco hundimiento, atribuible a la consolidación de la recién creada Compañía de Caracas, que absorbería progresivamente a la mayoría de la marinería guipuzcoana.

Como muestra de que a los conceptos como “crisis” nunca se debe concederles un valor absoluto y un único significado, las dificultades económicas acarreadas por el inicio de la guerra entre Francia y España, en actividades como las pesquerías transoceánicas, provocaron la liberación de gran cantidad de mano de obra susceptible de ser empleada en otras actividades como la pesca del litoral y el corso, produciéndose incluso casos de inversiones de capitales en la actividad pesquera. En Zarautz, cuyos principales armadores pesqueros estaban especializados en la organización de expediciones balleneras hacia aguas del Cantábrico occidental, con el inicio de estas dificultades procedieron a emplear sus embarcaciones y capitales en el desarrollo de la actividad ballenera en aguas de su propia localidad. La gran cantidad de marineros desempleados que también concurren a dedicarse en esta actividad puso en peligro el éxito de las inversiones de los citados armadores, quienes valiéndose de sus conexiones con el poder municipal promovieron en 1637 la redacción de unas ordenanzas municipales que sometían a sus intereses la dirección de la actividad ballenera, promoviendo la proletarización de la gran mayoría de pescadores ordinarios de Zarautz¹⁷³. La evolución de la actividad pesquera, planteada mediante los datos de la flota pesquera de Pasaia, se corrobora con las noticias que se disponen de otros puertos de

173 A.H.P.G., 2/3072. Véase también: ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 20-21.

Gipuzkoa. Por ejemplo, es muy significativo, en este sentido, el hecho de que los pescadores de Deba procediesen, precisamente, entre 1674 y 1675 a redactar las ordenanzas de su Cofradía, que, entre otras cuestiones, regulaba los procedimientos de pesca y de venta de las capturas de sus miembros¹⁷⁴.

Con todo, son mucho más significativas las noticias referentes a los dos principales puertos escabecheros guipuzcoanos: Getaria y Mutriku. En lo que respecta a Getaria ha llegado a nuestros días un extracto de las cuentas del cabildo eclesiástico de su parroquia de San Salvador, elaborado en 1715. Este cabildo, entre otros bienes, poseía una caldera para la elaboración de escabeches y dos casas empleadas en la elaboración de conservas. Se conservan los registros de los ingresos devengados entre 1652 y 1690 del arrendamiento de la caldera, que se efectuaba para un plazo de nueve años. Se constata el alza continuado de las rentas procedentes del arrendamiento de la caldera de escabeche desde los inicios de los años 50 del siglo XVII lo que viene a corroborar la hipótesis de que a partir de la citada década se extendió una fase de recuperación y crecimiento pesquero. Es más, a partir de los inicios de la década de los 80, lejos de continuar con este proceso ascendente, se produce una importante reducción de esta renta. Este descenso puede que tenga relación con el bache observado en los ingresos de las contribuciones de las embarcaciones de Pasaia, atribuido a la inseguridad que la política de las “Reuniones” de Luis XIV de Francia acarreó al normal desarrollo de la actividad pesquera.

Tabla 3: Arrendamiento de la caldera de escabeche del cabildo eclesiástico de Getaria (en ducados)	
Años	Ingreso anual
1652-1653	33
1654-1662	40
1663-1673	42
1674-1682	50
1683-1690	36

Fuente: A.M.Z., Asuntos Provinciales: Eclesiásticos, Cuentas del cabildo eclesiástico de Getaria, Caja nº 15.

En cuanto a Mutriku, se dispone de los datos correspondientes a las escrituras de venta de sus capturas de besugo y de atún -siempre las que sobran de su venta en fresco- suscritas cada año por los miembros de la Cofradía de San Pedro de Mutriku con los escabecheros (Véase el cuadro nº3 del Apéndice Estadístico). Consta que el precio de venta de cada docena

174 A.H.P.G., 2/2031.

de besugo de cala, es decir, de las que diariamente capturaban los pescadores ordinarios de la villa, experimentó una fuerte fluctuación entre fines del siglo XVI y principios del XVII. Si en 1585, en que se produjo la introducción de la técnica del escabeche, se valoraba cada docena de besugo en cuatro reales de vellón, para 1605 el precio casi se triplicó, alcanzando los 11 reales de vellón la docena. Se podría achacar este incremento al aumento de la demanda producida a raíz de la introducción del escabeche. Con todo, esta fuerte inflación más bien parece que se debió a las dificultades de abastecimiento de besugo que los escabecheros padecían en aquellos momentos a consecuencia de la ofensiva provincial en contra del desarrollo de la industria escabechera. Este extremo queda corroborado, por una parte, por el hecho de que en el mismo período el precio del quintal de atún, lejos de conocer inflación alguna, se abarató de 12 reales de vellón en 1585 a nueve en 1605. Por otra, para 1615, un año después de la autorización real del escabeche, el precio de la docena de besugo de cala se “normalizó”, rebajándose a los cinco reales de vellón.

Posteriormente, en las décadas de los 20 y 30 del siglo XVII se produjo una importante alza del precio de la docena de besugo de cala, llegando en 1635 a 9 reales de vellón. Este incremento, experimentado, también, por el quintal de atún que en 1625 alcanzaba los 11 reales de vellón, puede ser el exponente de las dificultades que progresivamente fue experimentando la actividad pesquera hasta desembocar en la crisis de las décadas de los 30 y 40. Dificultades, en parte importante, sobrevenidas a raíz del incremento de la conflictividad bélica entre distintas potencias del occidente europeo. El fuerte incremento experimentado por el precio de la docena de besugo de abamporte es un buen indicador del aumento de las dificultades en el abastecimiento de pescado de los escabecheros. El besugo de abamporte, de calidad inferior pero más abundante, era siempre más barato, de manera que los pescadores de Mutriku dedicados al abamporte llegaron a un acuerdo con la Cofradía en 1605 según el cual la docena de besugo de abamporte se vendería a un real más barato que la docena de besugo de cala. Según se observa en el cuadro nº3 del Apéndice Estadístico, una década más tarde, en 1615, este acuerdo continuaba en vigor, de modo que la docena de besugo de cala se vendió a cinco reales y la de abamporte a cuatro. Pero en 1625 la docena de ambas especies se cotizaba por igual en ocho reales de vellón. Es más, si en 1615 el escabechero concertado con la Cofradía se comprometía a la compra de la totalidad del besugo de cala sobrante en la venta, más una cantidad prefijada de besugo de abamporte -1.500 docenas-, en el concierto de 1625 se contemplaba que el escabechero adquiriese todo el besugo sobrante en la venta en fresco, ya fuese de cala como de abamporte. En suma, se constata el incremento de las dificultades de abastecimiento de pescado de los escabecheros, presumiblemente, a consecuencia de los crecientes conflictos político-militares.

El estallido de la guerra entre Francia y España debió desencadenar la crisis que se manifiesta en el incremento del precio de la docena de besugo de cala y en la interrupción entre los pescadores de Mutriku de la práctica del abamporte, que en aquel contexto bélico resultaba obviamente muy peligroso. Muestra, quizás, de esta coyuntura crítica, entre los fondos documentales consultados no se ha hallado ninguna escritura de concierto entre los escabecheros y los miembros de la Cofradía de Mutriku suscrita entre la década de los 40 y finales de la de los 50 del siglo XVII. Estos conciertos se reanudaron a partir de 1659, signo inequívoco de recuperación. Los precios de la docena de besugo de cala experimentaron, además, una reducción considerable hasta los 7,5 reales de vellón la docena en 1665; cantidad

que, además, se mantenía invariable una década más tarde¹⁷⁵. Esta tendencia a la baja se invirtió a finales del siglo XVII, de modo que durante los años de la Guerra de la Liga Augsburgo (1688-1697) el precio de la docena de besugo ascendió a diez reales de vellón en 1697 y a 14 el del quintal de atún en 1695; consecuencia inequívoca de las dificultades ocasionadas al normal desenvolvimiento de la pesca por la dura ofensiva corsaria francesa que tuvo lugar durante aquel conflicto bélico. El estallido, pocos años después, de la Guerra de Sucesión de España debió motivar que en 1704 el precio de la docena de besugo ascendiera a 10,5 reales de vellón y en 1705 a 16 reales el del quintal de atún. Esta equivalencia entre las alzas del precio del pescado adquirido por los escabecheros y las críticas coyunturas acarreadas por las guerras se pone, aún más, de manifiesto en 1718, durante el año de la invasión francesa en el curso de la Guerra de la Cuádruple Alianza, en que el precio de la docena de besugo ascendió al techo histórico de los 16 reales de vellón.

Con el final de la guerra y la subsiguiente distensión los precios volvieron a descender, de modo que en 1725 la docena de besugo se cotizaba a 8,5 reales de vellón y el quintal de atún a 13. La tendencia fue levemente descendente, de manera que una década más tarde, en 1735 la docena de besugo y el quintal de atún se pagaban a ocho y 10,5 reales de vellón respectivamente. Estos son los últimos registros localizados en la documentación revisada entre los fondos notariales correspondientes a Mutriku. En lo sucesivo, hasta la segunda mitad del siglo XVIII, no consta que la Cofradía de esta villa firmara ningún otro concierto con escabechero alguno, síntoma de la crisis en que se sumió la actividad pesquera. Con todo, los datos correspondientes a Mutriku son un buen exponente de que la crisis pesquera del siglo XVIII no se debió a causas internas a la actividad. Es decir, la crisis no se debió a una disminución de las capturas -por causas naturales o antrópicas-, tal como delata el hecho de que no se produjera ninguna inflación de los precios del pescado, ni a la quiebra de las industrias escabecheras, que en tal caso hubiera provocado el hundimiento del precio del pescado. Sencillamente, como se mencionará a continuación, la crisis consistió en un progresivo abandono de la actividad por sus principales actores, los pescadores-marineros.

3.3. CRISIS Y RECONDUCCIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LA PESCA DEL LITORAL

A partir de inicios del siglo XVIII se produjeron dos procesos, a primera vista contradictorios, aunque, como se podrá comprobar, a la postre resultaron complementarios. Por una parte, se produjo la decadencia de la actividad pesquera¹⁷⁶ y, por otra, y también

175 A.H.P.G., 1/2635 (1659). En cuanto a los precios del besugo, aunque no se tienen noticias acerca de las alteraciones monetarias habidas en Mutriku, las que sucedieron en otras localidades del litoral guipuzcoano muestran que la devaluación de la moneda de vellón alcanzó las cotas más elevadas durante las décadas de los 60 y 70 del siglo XVII. Por tanto la reducción del valor de la docena de besugo debió ser aún mayor de lo que expresa su precio en reales de vellón. Sólo de manera aproximativa, si se acepta que en la costa guipuzcoana durante los años 60 y 70 el premio de la plata rondaba el 100%, el precio en plata de la docena de besugo sería de 3,75 reales. Precio similar al existente en 1615 que en plata, con un premio del 50%, sería de 3,3 reales la docena. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "El premio de la plata y la devaluación del vellón en Guipúzcoa en el siglo XVII", *Cuadernos de Historia Moderna*, 27 (2002), pp. 131-167.

176 Esta decadencia contrasta poderosamente con la coyuntura ascendente que experimentó durante el siglo XVIII la actividad pesquera en el resto del litoral peninsular y como consecuencia no ha sido en muchas ocasiones tomada en

como consecuencia, el progresivo fortalecimiento y aumento de las atribuciones de las cofradías de mareantes. Ambos procesos fueron causa y efecto de múltiples conflictos de intereses que a continuación se describirán.

A partir de inicios del siglo XVIII acontecieron una serie de transformaciones en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa que afectaron directamente al desarrollo de la actividad pesquera y la sumieron en una duradera postración. Hasta el momento se ha podido comprobar que el secular desinterés, por una parte, de los principales armadores e inversores navales por invertir en la actividad pesquera del litoral, por otra, de las instituciones provinciales y municipales por fomentar su desarrollo, e incluso la oposición a su crecimiento de las autoridades de la Provincia y de diversos municipios, algunos de ellos plazas de contratación de primer orden como San Sebastián, impidieron el despegue de la pesca del litoral. De todas maneras, a partir de las décadas finales del siglo XVI la pesca, sobre todo del besugo, alcanzó un importante auge, ejerciendo, entre otras, un destacado papel como actividad estacional complementaria de otras, como las grandes pesquerías transoceánicas, que no se desarrollaban en invierno.

Con la llegada del siglo XVIII, como se irá viendo a lo largo de este trabajo, se rompió el anterior sistema de organización de las actividades marítimas de Gipuzkoa. Al tiempo que actividades tradicionalmente potentes como las pesquerías transoceánicas o el curso languidecían hasta su práctica extinción, adquirieron gran vigor otras, como el comercio colonial con América, ejercida por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Esta empresa absorbió progresivamente gran parte del capital a invertir en actividades marítimas, así como parte importante de la marinería de la provincia. Su actividad no dependía además de estaciones concretas del año para su funcionamiento. Roto el anterior ciclo estacional, desprovisto de mano de obra y de inversiones de capital, y ante el desinterés de las autoridades y armadores por fomentarla, la actividad pesquera y las industrias conserveras decayeron. Son muy significativas las acusaciones vertidas por el padre Larramendi contra la Compañía de Caracas, responsabilizándola de la crisis experimentada por la pesca¹⁷⁷.

Esta crítica situación se corrobora con hechos como el fin de los anuales remates de besugo para escabeche acordados entre las cofradías y los escabecheros. El último remate localizado en el caso de la Cofradía de Deba es de 1725 y en el de la Cofradía de Mutriku es de 1735¹⁷⁸. Efectivamente, la industria escabechera fue la principal víctima de esta situación. La disminución del volumen de capturas, fruto del descenso del número de marineros y de embarcaciones dedicadas a la pesca, no repercutió en la disminución de la demanda del pescado fresco. En consecuencia, progresivamente, restaba menos pescado y más caro con destino a la elaboración de conservas. La actividad escabechera no se extinguió, pero en lo

consideración por investigaciones de carácter general. Véase por ejemplo: MARTÍNEZ SHAW, C.: “La renovación de la pesca...”, op. cit., pp. 51-54.

177 LARRAMENDI, M.: *Corografía de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa*. Buenos Aires: Ekin, 1950, pp. 213-215.

178. A.H.P.G., 2/2096 (1725); 1/2691 (1735).

sucesivo, no hay más evidencias documentales acerca de la participación de inversores y comerciantes. De manera que los propios pescadores comenzaron a elaborar escabeches. Es el caso del contrato establecido en 1772 entre Miguel Vicente de Espeleta, vecino de Getaria, y Francisco y Antonio de Eznal, maestros de chalupa de Zumaia para elaborar escabeche de besugo. El de Getaria se encargaría de las labores de elaboración del escabeche y los dos maestros de la captura del besugo necesario. Pero carentes del capital necesario para surtir de las materias primas indispensables para semejante industria, como leña, sal, vinagre y aceite de oliva, tuvieron que recurrir al trueque con los arrieros, quienes les aportaron dichos productos a cambio de pescado fresco. Las excavaciones arqueológicas desarrolladas en el palacio Zarauz-Jauregia de Getaria confirman esta evolución: se ha comprobado que la escabechería que se instaló en su solar permaneció en activo hasta las décadas iniciales del siglo XVIII. Tras una larga interrupción que duró muchas décadas, fue en los años finales de ese siglo cuando volvió a reinstaurarse su actividad¹⁷⁹.

3.3.1. Aumento progresivo de las atribuciones de las cofradías

Aunque resulte paradójica esta crítica situación de absoluta desmembración de la actividad pesquera, constituyó una de las causas que motivaron el progresivo afianzamiento institucional y ampliación de las atribuciones de las cofradías. Aunque la legislación proveniente de la Baja Edad Media ordenaba la disolución de todas las cofradías erigidas sin confirmación real o episcopal, a partir del siglo XVII, como más adelante se estudiará, no sólo fueron consentidas por las autoridades, sino que se transformaron en instituciones indispensables para la gestión de las levas de marinería para la Armada. Efectivamente, se estableció la costumbre de que las levas de marinería se realizaran por medio de las listas de los marineros asentados en las cofradías de mareantes. Con el advenimiento de los Borbones se acentuaron las políticas de fortalecimiento de la Armada y se reiniciaron los intentos de las autoridades de marina por introducir la Matrícula de Marineros. Con el propósito de consensuar las exigencias de la Corona con las exenciones forales, en 1717 el general don Antonio de Gaztañeta elaboró unas reglas para la gestión de las levas en Gipuzkoa. En ellas se contemplaba que los marineros debían asentarse en las listas de las cofradías de mareantes y que en función de dichas listas fuesen las propias cofradías las que realizaran los sorteos de marineros para la Armada en cada localidad¹⁸⁰. El reglamento de Gaztañeta permaneció en vigor, con pequeñas modificaciones, a lo largo de todo el siglo XVIII. Por tanto, en lo sucesivo, las cofradías de mareantes de Gipuzkoa quedaron legislativa y administrativamente admitidas.

Los maestros de las embarcaciones pesqueras, que eran quienes regían los destinos de las cofradías, fueron quienes impulsaron las modificaciones del reglamento de Gaztañeta, con la aquiescencia de las autoridades y de los principales armadores e inversores de la provincia. Dichas modificaciones consistieron en la adición de un reglamento de exenciones al servicio

179 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3612. Acerca de los resultados de esta intervención arqueológica véase: ALBERDI LONBIDE, X.: “Características de la industria de escabeches de pescado de época moderna: el caso de Getaria”, B.R.S.B.A.P. (en prensa)

180 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65. Véase el documento nº22 del Apéndice Documental.

en la Armada. Ya en 1740 los comisionados designados por la Provincia para gestionar una leva de 100 marineros solicitada por el rey, comunicaban al Intendente de Marina que para el fomento de la marinería en Gipuzkoa era necesario que fuesen exentos de las levas entre otros los maestros de las chalupas de pesca¹⁸¹. En suma, las autoridades y armadores de la provincia pretendían eximir del servicio en la Armada a los marineros más cualificados, indispensables para la navegación de los buques comerciales, y a los propietarios de las embarcaciones pesqueras, que constituían la escuela de aprendizaje de los marineros, así como la alternativa para su sustento en períodos de inactividad en las demás actividades marítimas. Estas exenciones, a pesar de las fuertes disensiones que originaron entre los marineros exentos y no, tras arduas gestiones fueron por fin aceptadas por el rey en 1772¹⁸².

Pero las diferencias y conflictos iban más allá y derivaron de la diferencia legislativa entre las Ordenanzas de Marina específicas para Gipuzkoa de 1751, que limitaban la posibilidad de beneficiarse de la pesca a los marineros matriculados (en el caso de Gipuzkoa asentados en las listas de las cofradías), y los Fueros guipuzcoanos que concedían a sus vecinos la libertad del ejercicio en cualquier actividad marítima dentro de los límites de la provincia. En consecuencia, era habitual el empleo de mano de obra no marinera, sobre todo en las actividades marítimas menos cualificadas, como la pesca del litoral o el atoaje, etc. Gran número, especialmente de labradores, obtenían así un importante complemento a sus exiguos ingresos.

Este fenómeno acarreó dos tipos de conflictos de intereses. Por una parte, las autoridades de los municipios del litoral, con objeto de salvaguardar a los marineros cualificados de las exigencias de la Armada, trataban de incluir en las levas a estos pescadores coyunturales, bajo la amenaza de privarles del ejercicio de la pesca. Así a pesar de no hallarse matriculados en cofradía de mareantes alguna y en contra de la libertad de pesca otorgada por los Fueros, en 1776 los alcaldes de San Sebastián pretendieron incluir en el sorteo para la Armada a los que denominaban “meros pescadores”¹⁸³. De manera similar, en 1778 el mayordomo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro, de San Sebastián, trató de incluir en un sorteo, sin el consentimiento de los interesados, a miembros de la Cofradía de Santiago Apóstol de los

181 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/76.

182 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/93.

183 Los representantes de la población de Altza, aldea ubicada en el puerto de Pasaia, bajo la jurisdicción de San Sebastián, se quejaban a las autoridades de la ciudad de que “...No obstante deviendo hacer grande aprecio de singularidades tan honrosas y propias de la libertad con que nacen y viben los hijos de VS, se ha observado que en el sorteo de marineros que acava de hacerse, han comprendido los alcaldes de San Sevastian no solamente a los alistados navegantes de profesion, sino tambien a los que algunas veces se ocupan en el exercicio de pescar como son Manuel y Juan Jossef de Berra, Santhiago, Salvador y Marcial de Echeverria con Jossef Antonio de Casares.

De estos seis vecinos mios los dos primeros son dueños propietarios de casas y los demas hijos de otras de esta poblacion, todos de oficio de labradores, que despues de emplear todo el día en las pesadas tareas de sus tierras, se desbelan de noche en la pesca para alibio de sus familias, saliendo siempre que puedan a la mar con bateles pequeños, que para el efecto tienen a proposito. Ninguno de ellos se halla alistado en cofradia alguna de mareantes y ninguno se ha empleado hasta aora en viajes a la America ni en embarcaciones de la Europa. Sin embargo a caido la suerte en el ultimo de ellos y se le ha destinado al Ferrol con la restante marineria de VS...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (1)).

Podavines, integrada por jornaleros y trabajadores rurales y forestales¹⁸⁴. Por otra parte, y como consecuencia se iniciaron también acciones en contra de que los no matriculados en las cofradías ejercieran la pesca. Ya en 1756 los procuradores junteros de las “repúblicas marítimas”, es decir, de los municipios del litoral, solicitaban a la Provincia que no se permitiese pescar a quienes no estuviesen asentados en las listas de las cofradías¹⁸⁵. Pero fue en las décadas finales del siglo XVIII cuando se acentuaron estas acciones, protagonizadas esta vez por los propios pescadores-marineros matriculados en las cofradías.

Ante la crítica situación en la que se hallaba sumida la pesca hacia mediados del siglo XVIII, las propias cofradías, al tiempo que acentuaban su proceso de institucionalización, comenzaron a elaborar conservas de pescado con las capturas de sus miembros. Así, ante el desinterés de los inversores particulares, en 1755 la Cofradía de San Pedro de Mutriku recurrió a obtener un préstamo de 220 pesos “...con motivo de haver tomado la referida cofradia a su quentta el escaveche de attun de este presente año...”¹⁸⁶. Es más, debido a que dicha práctica se había vuelto habitual, en 1765 la Cofradía de Mutriku se vio precisada a adquirir la casa denominada Mecetacoa, ubicada en el puerto, para poder elaborar con comodidad las conservas. Además ese año tuvo que volver a obtener otro préstamo para poder elaborar a su cuenta el escabeche de besugo¹⁸⁷.

En suma, progresivamente iba aumentando el protagonismo de las cofradías en todo el proceso de captura, venta y elaboración de conservas. Este protagonismo, que pronto se convertiría en exclusiva debido al desinterés de los restantes poseedores de capital por invertir en cualquiera de las fases de la actividad pesquera (en la propia captura o en compañías de elaboración y comercialización de conservas), progresivamente comenzó a rozar el monopolio. Esta ampliación de las atribuciones y funciones de las cofradías desembocó en abusos, pues frecuentemente sus miembros y a menudo los dirigentes de las cofradías consideraban que ostentaban el monopolio para poder pescar y comercializar sus capturas. Además, el protagonismo de las cofradías fue aumentando a fines del siglo XVIII, a medida que crecían las dificultades económicas de otras actividades y compañías, como la de Caracas, y se liberaba cada vez más mano de obra, que sin más alternativa se dedicaba a la pesca. En 1782 la Cofradía de Mutriku tuvo que ampliar sus instalaciones de la lonja de Mecetacua, adquiriendo por permuta una casa aneja, propiedad del concejo, “...a causa de haverse aumentado considerablemente la cofradia de marineros pescadores de esta, y no tener capacidad necesaria para gobernar la pesca que traen...”¹⁸⁸. Para afrontar estos gastos

184 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (2).

185 “...Ygualmente hacen presente a VS ser justo y arreglado el que todo aquel que saliese a la pesca de qualquiera genero en los puertos, sea alistado por marintero, y reputado por tal para las levas, sin que le exima el exercicio de otro oficio, mediante no poder ni permitirse el pescar con chalupas y otras embarcaciones sin que sea y se estime por marintero...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/81).

186 A.H.P.G., 1/2718.

187 A.H.P.G., 1/2728.

188 A.M.M., Leg. 140.

la Cofradía recurrió a obtener a censo 11.000 reales¹⁸⁹. Así en la casa-lonja de Mecetacua se instalaron hornos para la elaboración de escabeches de besugo y el utillaje necesario para la salazón de atún. Según el libro de cuentas de la Cofradía, estas instalaciones se arrendaban anualmente a algún escabechero, quien elaboraba las conservas con el pescado aportado por los cofrades¹⁹⁰.

En lo concerniente al ejercicio de la pesca, como un poco antes se mencionaba, los pescadores-marineros “matriculados” en las cofradías, ante el progresivo aumento de desempleados de otros oficios, dedicados a labores de pesca marginales, pero exentos de las levas de marinería por no estar inscritos en cofradía alguna, acentuaron sus acciones en pos de la obtención de la exclusiva. Así, en las Juntas Generales reunidas en Deba en 1792, la Cofradía de Mareantes de San Pedro, de San Sebastián, se quejaba de que muchos en la ciudad se dedicaban a pescar sin hallarse asentados en cofradía alguna, en perjuicio de los demás. Solicitaba que fueran también alistados. La Junta desestimó la petición en atención a que la legislación vigente permitía pescar a los guipuzcoanos sin pertenecer a cofradía alguna, y a que muchos vizcaínos pescaban en puertos de Gipuzkoa y viceversa. A continuación Mutriku replicó que los vizcaínos pescaban dentro de las “puntas” en las “abras”, es decir en las bahías entre cabos, al tiempo que a ellos no se les permitía lo mismo en Bizkaia. La Junta decretó que, en lo sucesivo, los vizcaínos no pescasen en dichas bahías¹⁹¹.

En vista de que su solicitud no fue aceptada, los marineros de San Sebastián solicitaron en 1795 al Ministro de Marina de San Sebastián la exclusiva de pesca y atoaje, argumentando que sólo a ellos afectaban las levas de marinería y no a los “podaguines y pescadores”. Las Juntas Generales reunidas en Zestoa ese año desestimaron la petición de los marineros de San Sebastián contra “...*los podaguines, ò meros pescadores...*”¹⁹². Llama la atención que este conflicto se desarrollara sobre todo en San Sebastián. En esta ciudad existía gran número de jornaleros y empleados rurales que también se dedicaban eventualmente a actividades marítimas¹⁹³. El problema derivaba del hecho de que no podían impedir a los podavines el

189 A.H.P.G., 1/2753.

190 A.M.M., Libro 78 (1798-1853).

191 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 5,1.

192 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 15,4. El documento identifica a los “podaguines” o “podavines”, jornaleros y trabajadores rurales, con los “meros pescadores”. Los “meros pescadores” eran gentes dedicadas a la pesca de manera eventual, la mayoría campesinos de muy bajo nivel económico que debían recurrir a la pesca para completar sus ingresos. Por supuesto no se hallaban incluidos en las listas de marinería de las cofradías, pues no eran marineros, es decir gentes cuyo oficio era navegar en buques de todo tipo, tanto comerciales, como de pesca. Las Juntas de Zestoa al desestimar la petición de los marineros-pescadores inscritos en las cofradías añadía que “...en quanto à la pesca, que ès libre en tódo mi Territòrio, sin que por éлло se considéren sujètos para las Levas de Marineria, por Declaración Real, cuyo método, lejos de minorarla, ès el único para su acrecentamiento; pues acostumbrados los Pescadores à las duras faenas de mar, y perdido el miedo à su inconstancia, facilmente se mueven à emprendér navegaciones, alistándose para èllas en las Cofradias de mis Pueblos Marítimos, y sujetándose consiguientemente à las Levas,...”. Sobre los Podavines véase: ARAGÓN RUANO, A.: “Los Podavines..., op. cit., pp. 7-38.

193 La mayoría eran habitantes de las poblaciones ubicadas en torno al puerto de Pasaia. Son los que en 1695 se quejaban contra quienes usaban artes de pesca dañinas “...en grave perjuicio de mas de 400 personas que en aquellos lugares se alimentavan del exercicio de la pesca...” (A.M.P., E, 6, III, 1, 1). Eran campesinos, como los de Altza, que

que se dedicaran a pescar, pues las ordenanzas de la Cofradía de Santiago de los Podavines, confirmadas por la reina Juana I en 1509, les autorizaba la pesca en pinazas¹⁹⁴. Aunque dicha ordenanza prohibía que ejercieran ninguna otra actividad marítima con excepción de la pesca del litoral, lo cierto es que se dedicaban habitualmente a otros oficios como la carpintería¹⁹⁵.

Pero las relaciones entre los marinero-pescadores matriculados y los meros pescadores no fueron en todas partes tan tormentosas como en San Sebastián. En Hondarribia, por ejemplo, los propios miembros de la Cofradía de Mareantes de San Pedro regularon la participación en la pesca marítima de los labradores, aún de los no pertenecientes a la hermandad. Al parecer una de las actividades pesqueras ejercidas por los labradores de Hondarribia, la mayoría vecinos de Irun, aldea sometida a la jurisdicción de Hondarribia, era la pesca del gueldo o cebo, que capturaban para los pescadores, dedicados a la pesca de la sardina. En 1571 los maestros de chalupa, hermanos de la Cofradía de San Pedro elaboraron un capitulado para la regulación de la pesca de la sardina. En él se autorizaba, de forma tácita, que los maestros contratasen “...*por su compañero algun vezino de Yrun o que viba fuera de la villa...*”, para el suministro del cebo. Tan sólo les prohibía la construcción de “encerradas” o “paradas” para la captura del cebo, así como el ejercicio de esta actividad desde embarcaciones¹⁹⁶.

Las cosas permanecieron en este estado hasta septiembre de 1713, es decir, hasta fines de la temporada de pesca del cebo, cuando Miguel de Yarzagarai y Juan Francisco de Basterreche, abades de la Cofradía de Mareantes de San Pedro y San Pablo de Hondarribia arremetieron contra “...*algunos labradores y otros que no lo son...*” que usaban panarretas para la pesca del gueldo o cebo, lo cual en su opinión estaba provocando la disminución de la cría del pescado e incluso el que no acudiesen las ballenas que se alimentaban de dicho gueldo. Impusieron así una demanda ante el alcalde de la ciudad pidiendo la prohibición de las panarretas. Por

además de a sus labores del campo se dedicaban a la pesca con pequeños bateles, para complementar sus ingresos (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (1)).

194 A.G.G.-G.A.O., SM ISM, SS 43-2.

195 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Zarandona y Balboa, Fenecidos, C. 746-3 (1549).

196 “Primeramente capitularon que para que mejor se pueda tener el çebo para la pesca de la dicha sardina, que ninguno de los dichos maestros de chalupas ny otra persona nynguna no sea osado de fazer ny haga nyngunas encerradas ny paradas para tomar el dicho çebo en las canales prinçipales so pena a cada uno que lo contrario fiziere de quatro ducados, e que estos ducados se le quyten al tal maestre de chalupa de por sy o por qual quyer compañero que de su chalupa fiziere lo contrario en la primera manta que fizieren de conformydad y que sea ejecutado syn rredençion ny remedio alguno de apelaçion ny otro rrecurso nynguno e que sean juezes los otros maestros de chalupas para la execuçion e distribuçion dello.” (fol. 27 r.)

Ytem pussieron condiçion que si por caso algun maestre de chalupa tomare por su compañero algun vezino de Yrun o que viba fuera de la villa por tal compañero de chalupa, y este tal compañero truxyere algun çebo tomado en paradas contra lo que se contiene en el capitulo antes deste, que por tal mysma forma e manera yncurra el tal compañero en la mysma pena de los dichos quatro ducados por el tal compañero que yncurriere en la dicha pena sea obligado a la paga de los dichos quatro ducados el maestre de chalupa donde andubieren e fuere compañero el dicho rrebelde e sea executado en la primera manta segun dicho es...” (fol. 27 v.)

...Yten asentaron que nyngun maestre de chalupa ny sus compañeros algunos no sean osados de echar ny echen las panarretas grandes dende las chalupas en la concha ny fuera de ella ny fuera de la varra ny otras partes con las dichas chalupas, eçeto pueda traer en la costa dende la tierra trayendolos a pie, y esto sea dende primero de março hasta fin de setiembre so pena de los dichos quatro ducados cada que lo fiziere...” (A.M.F., E, 7, I, 30, 10).

supuesto, los demandados negaron los males que se atribuían a las panarretas, alegando que los propios demandantes contrataban los servicios de personas que les suministraran el cebo¹⁹⁷. Efectivamente, interrogado al respecto, Yarzagarai admitió que solía contratar a los demandados para que le surtieran de cebo¹⁹⁸. De otras declaraciones vertidas por los demandados se deduce que algunos que usaban panarretas eran miembros de la Cofradía y que no habían sido convocados, junto a la mayoría de sus hermanos favorables al uso de las panarretas, a la reunión en la que se había decidido iniciar las acciones a favor de su prohibición. Pero tampoco aclararon de manera fehaciente cuáles pudieron ser las causas que movieron a los abades de la Cofradía a interponer este pleito. Según las declaraciones de los demandados los propósitos de los demandantes eran, por una parte emularlos, es decir, practicar ellos la captura del cebo y, por otra, encarecer el precio de la sardina, extremo que sucedería de prohibirse el uso de panarretas al carecer los pescadores del cebo necesario y tener que recurrir a su adquisición fuera de la ciudad¹⁹⁹.

197 Los demandados declaron: "...Lo otro de la repugnancia que manifiestan a combocar la dicha cofradia para resolver este caso en concurso de todos los cofrades y otorgar el poder necesario, se descubre que los más son de contraria opinion y no se duda que lo seran, porque, alegando sin perjuicio del articulo introducido y para solo influir en la dicha combocatoria, es cierto que no causan las panarretas el agravio que se asienta antes bien se consideran en beneficio comun y acreditan esta verdad, su uso continuo de tiempo sin memoria, a vista ciencia y tolerancia de la dicha cofradia sus abades y cofrades, y el valerse de mis partes los maestros de chalupas, y entre ellos el dicho Yarzagarai, todos los años para la pesca de la sardina dandoles el salario o soldada como a un compañero de sus chalupas por el cebo que llaman gueldoa, y este genero de pesca no es de menos importancia sino de mas en este puerto y de combeniencia unibersal como es notorio, sobre que pido juren y declaren los dichos Yarzagarai y Basterrechea conforme a la ley real y su pena. Lo otro porque si se malogran algunas ballenas en el discurso del año no procede este agravio del uso de dichas panarretas, sino del mal gobierno unicamente de los marineros en el modo de correr las dichas ballenas, fiando muchas vezes los arpones a personas menos habiles para su manejo como es notorio, y pido tambien juren y declaren los dichos Yarzagarai y Basterrechea. Lo otro porque el referido cebo que llaman gueldoa es necesario para la pesca de muchos generos de peces y con ellos bastezen frecuentemente mis partes a esta ciudad y no asi los dichos Yarzagarai y Basterrechea y consortes que dexandola muchas vezes sin provision alguna de pescado, despachan todo él para Francia y otras partes, causando con esta desorden el perjuicio notable que se dexa considerar al pueblo. Lo otro porque es incierto y ageno de toda verdad que mis partes destruyen con sus panarretas la cria del pescado porque solo cogen el expresado cebo gueldoa y quienes la destruyen y aniquilan toda ella son los franceses con sus chingas continuas y redes varrederas como les consta uno y otro a los dichos Yarzagarai y Basterrechea, con esto mas que en Yrun ay tantas panarretas como en esta ciudad y andan con ellas los naturales del dicho lugar por todo el rio, y no se trata de prohibir aquellas, de que se deduce con evidencia que el origen de este pleito no es otro que la emulacion de las partes contrarias y su fin el de privar a mis partes de su modo de vibir con las dichas panarretas" (A.M.F., E, 7, I, 30, 10).

198 "...es verdad que como maestro de chalupa que ha sido y es se ha balido en algunos años de un hombre que cogiese con panarretas el cevo llamado gueldoa, para la pesca de la sardina pagandole su salario, y lo mismo ha visto hacian otros maestros de chalupa avitantes en dicha ribera..." (A.M.F., E, 7, I, 30, 10).

199 "...Lo otro por que la Cofradia de San Pedro de esta ciudad se compone de vecinos mareantes y no mareantes y todos tienen voz y voto en los negocios tocantes a ella y para la deliberacion de el que se disputa no asistio la tercera parte de los cofrades por causa de no haver sido citados con expresion de lo que se havia de tratar en el congreso... Lo otro porque la resistencia de las partes contrarias en juntar la dicha cofradia en la forma que tengo pedido para la mas justa determinación de este caso y otorgar el poder necesario para esta causa, es argumento claro que los mas de los cofrades sienten lo mismo que mis partes. Lo otro porque no obsta el decir que solo faltaron algunos de mis partes a los dichos aiuntamientos y que estos no podian asistir y tener voto en ellos por interesados en este negocio, porque sobre no haver concurrido otros muchos que no usan de panarretas por el defecto expresado de la citacion formal,...// (fol. 27 r.)... Lo otro porque ademas de la emulacion que tengo alegada es constante que los dichos Yarzagarai y Basterrechea y sus aderidos llevan el fin particular de que tenga mejor salida su pesca como tendria con la prohibicion de las dichas panarretas en grave detrimento del comun por lo que subiria de precio el pescado, por la falta que se experimentaria de el..." (A.M.F., E, 7, I, 30, 10).

Con todo, tal como se ha venido citando en páginas anteriores, fue a lo largo del siglo XVIII cuando se intensificaron los incidentes entre marineros matriculados y los “meros pescadores” no matriculados. Y no fue San Sebastián el único escenario del conflicto. Parece que fue la presión ejercida por los mareantes de Getaria, para que los labradores-pescadores fueran comprendidos en las levas, la que impulsó a los labradores de esta villa a la erección de la Cofradía de San Isidro en agosto de 1754. En el sorteo de marineros efectuado por la Cofradía de Mareantes de San Pedro el labrador Antonio de Larrañaga, inquilino del caserío Usoategi, resultó elegido para servir en la Armada y otros dos carpinteros, Martín de Ostolaza y José de Oliden, todos vecinos de Getaria, fueron obligados a contribuir la soldada que debían los marineros que no resultaban seleccionados en los sorteos. Estos iniciaron un litigio ante el alcalde de la villa contra los mareantes de Getaria, y la Cofradía de San Isidro decidió apoyarles. Pero la Cofradía de Mareantes apeló ante el tribunal del Corregimiento. Se desconoce cual fue el final del pleito, aunque la Cofradía de San Isidro retiró su apoyo a los dos carpinteros por no ser labradores ni hermanos de dicha congregación²⁰⁰.

En cuanto a la industria de conservas, los pescadores matriculados en las cofradías, al igual que en el ejercicio de la pesca, comenzaron a pretender la exclusiva de su elaboración o de contratación de conserveros en cada localidad. Antes se ha mencionado que a partir de mediados del siglo XVIII algunas cofradías procedieron a elaborar conservas de pescado por su cuenta, prácticamente en solitario. Esta situación generó en sus miembros la idea de que correspondía a las cofradías la exclusiva, tanto de elaboración de conservas de pescado, como de preparación y transformación del pescado fresco para su transporte y exportación.

En 1777 la Hermandad de Mareantes de Zarautz nombró a una persona que se dedicara en exclusiva a la limpieza y envasado del pescado en cestas para su transporte por los arrieros. Esta medida atentaba contra el sistema de comercialización del pescado fresco usado en los puertos a lo largo de la Edad Moderna. Tal como se analizará en el capítulo correspondiente a la estructura empresarial del litoral guipuzcoano, los arrieros que iban a los puertos a adquirir pescado solían alojarse en determinadas casas, cuyos posaderos solían encargarse de adquirirles el pescado, de limpiarlo, salarlo ligeramente y envasarlo en cestas para su transporte. La medida de la Hermandad repercutía gravemente en los ingresos de muchas personas dedicadas a dicho oficio. Matías de Arrillaga, maestro de chalupa, pero también mesonero, impuso una demanda a la Cofradía en el tribunal del Corregimiento²⁰¹. Pero antes de que se emitiera sentencia, Juaquín Ignacio de Sasturain, arriero de Gorriti, en Navarra, impuso otra demanda paralela. Por fin el Corregidor sentenció en contra de la Hermandad²⁰².

Las cofradías, poco a poco comenzaron a limitar y entorpecer la libertad de venta de pescado al por menor. Para asegurar la salida de la totalidad de sus capturas, preferían vender el pescado al por mayor a los arrieros, antes que a las revendedoras de pescado e incluso a los

200 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 1353.

201 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 4249.

202 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 4208.

propios vecinos, aunque se hallaran dispuestos a adquirirlo a precios más elevados. En consecuencia, en 1769 el concejo de Deba inició acciones contra la Cofradía, que concluyeron con la elaboración de un reglamento de venta de pescado, para garantizar el abastecimiento de la villa²⁰³. En 1781 eran las pescateras de Zarautz, que se dedicaban a vender pescado en Tolosa, las que denunciaron a los mareantes de su localidad por idéntica causa²⁰⁴. Similares denuncias se produjeron en todos los municipios costeros, en consecuencia, algunas procedieron a imponer tasas al precio del pescado, obligando a los pescadores a vender a los compradores de al por menor a precios reducidos. Es el caso de Hondarribia, donde en 1781 el concejo emitió, con la oposición de la Cofradía, un decreto que sometía a la tasación y al control del municipio la venta del pescado²⁰⁵.

Esta ciudad, a partir de esta fecha, procedió a recortar diversos usos ejercidos hasta el momento sin oposición por los cofrades: Para favorecer el abasto de pescado fresco barato del municipio, impuso a los pescadores la obligación de llevar a vender el pescado a la propia ciudad murada, prohibiendo hacerlo en el barrio de La Marina; les obligó a pesar el pescado en el peso real del municipio; impuso la obligación de adquirir la sal para la conservación del pescado dentro de la ciudad, etc. Todo ello desembocó en los últimos años del siglo en actos de desacato cometidos por los pescadores, como vender pescado en La Marina, pesar en sus propios pesos, pescar salmones en la ría, monopolio detentado por el concejo, etc. Hasta que en 1799, en el acto de elección del nuevo Abad de la Cofradía celebrado en el edificio del ayuntamiento, estalló una algarada en contra de las autoridades de la ciudad. Los revoltosos fueron apresados y obligados a humillarse y solicitar el perdón²⁰⁶.

Pero el término “libertad” era atribuido a cuestiones muy distintas y opuestas por las distintas partes implicadas en el conflicto. Para los pequeños consumidores y revendedores de pescado, todos compradores al por menor, significaba que las cofradías no les impidiesen la libre adquisición de pescado. En cambio, las cofradías demandaban la eliminación de tasas y de cualquier otra limitación, impuesta por los concejos de algunos municipios a la libre venta del pescado al mejor postor. Las autoridades de Zumaia, con el apoyo de otras localidades como Zarautz y Orío, todas carentes de puertos de condiciones adecuadas para el ejercicio de la pesca durante todo el año, consiguieron que en las Juntas Generales de 1783, reunidas en Zumaia, se otorgara otro sentido al término “libertad”. Concretamente, obtuvieron un decreto que autorizaba a los pescadores guipuzcoanos la libre venta de sus capturas en cualquier puerto de la provincia, aboliendo la preferencia que a los pescadores locales se concedía en cada municipio. Pero en lo concerniente a la imposición de tasas sobre la venta de pescado, a pesar de la oposición de Getaria y Mutriku²⁰⁷, se acordó no variar la situación y que cada

203 A.M.D., Libro VI.

204 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/50.

205 A.M.F., E, 6, III, 1, 2.

206 A.M.F., E, 6, IV, 2, 1.

207 Mutriku se quejaba en términos muy duros de que “...parece enigma que en un país que esta abierta a las especulaciones del extranjero aunque sean perjudiciales, destruyan su industria y roben sus caudales, se pretenda sellar la serbidumbre de los miembros mas utiles de sus mismos hermanos y compatriotas: Que en un país que se

municipio continuara con su libre albedrío a la hora de someter o no a tasas la venta del pescado. De todas maneras persistían los conflictos suscitados por las demandas de quienes pretendían la liberalización del mercado del pescado. Ello desembocó en que en las siguientes Juntas Generales, reunidas en 1784 en Hondarribia, se decidiera recurrir a la votación, resultando vencedora la opción favorable a la eliminación de cualquier tasa y limitación a la libre venta del pescado. Ante las quejas proferidas por los oponentes al acuerdo, entre los que destacaba San Sebastián, en 1785 la Diputación inició gestiones para alcanzar la confirmación real del decreto²⁰⁸. A pesar de la persistencia de esta dura oposición el decreto fue confirmado por el rey en 1787 y de nuevo por la Provincia en 1799²⁰⁹. Estos decretos constituyeron la base legislativa de algunos proyectos empresariales que a fines del siglo XVIII se aplicaron en la actividad pesquera, como el reglamento para el fomento de la pesca elaborado por el Consulado en 1790, o las inversiones de particulares en empresas pesqueras²¹⁰.

Pero permanecía sin solución el contencioso entre los compradores de pescado al por menor y los pescadores que se negaban a venderles parte de sus capturas, y la Provincia tampoco mostraba una actitud muy férrea en defensa de la “libertad” deseada por los primeros. Así en 1795, en las Juntas Generales celebradas en Zestoa, Antonia Cruza de Ubarcalde, en nombre de las pescateras de Deba se quejaba de que los pescadores se negaban a suministrarles pescado, en perjuicio de las “...pobres mugeres pescaderas de profesión, que no tienen otro recurso para mantenerse...”. Pero la Junta se desentendió de su petición decretando que, en lo sucesivo, acudiesen ante la justicia ordinaria de la villa para defender sus pretensiones²¹¹. En esta ocasión las autoridades municipales de Deba mostraron una actitud favorable a los pescadores, arguyendo que el suministrar pescado a las pescateras no ocasionaba más que perjuicios²¹².

gloria de la igualdad mas perfecta de la legislacion mas arreglada y savia, se oprima solamente al marinero...puestos los marineros sobre el pie del nuebo reglamento vivirian en la inquietud de perder en sus casas las primeras bentas por la concurrencia de los forasteros: y para evitar esta perdida bendrian a los puertos a porfia dejando cortado el hilo de su ocupacion antes del tiempo conveniente, con cuio metodo se disminuirian sus ganancias, pues serian menores las pescas, y no siendolo se embileceria su precio por la perpetua competencia de los vendedores: y no bastando las actuales para mantener a los pescadores en la maior pobreza, seria entonces inevitable su ruina, y el abandono de un ejercicio esteril e ingrato...mejor se fomentaba eximiendola de tasas y posturas: polillas que roen toda industria; como se experimenta en San Sevastian, que mediante esta practica esta sin pescadores, quando por sus maiores consumos y proporciones debia tenerlos en el maior fomento, y recibe aun para su consumo pescados forasteros...”. Añadía que porqué se debían atender con preferencia a los intereses de Orio, Zarautz y Zumaia, “...que juntos no componen la tercera parte de lanchas que salen diariamente de solo mi puerto...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/54).

208 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/54; JD AJI Impresos 5,7. / A.M.P., E-6-III-1-1.

209 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/54; JD AJI, Impresos 5,7 (1799).

210 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/109.

211 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 15,4.

212 “Es el caso, que del corto numero de chalupas y su consiguiente corta pesca dimana una mui escasa concurrencia de arrieros que la compren; y si alguno viene es el que puja el pescado; entran a dar precio en su competencia las pescaderas que regularmente son las que aventajan el algun maravedí por libra; pero este exceso solo alcanza a alguna corta porcioncita que las es suficiente, quedando lo demas sin comprador, por que con la deduccion de los que se hubiere de adjudicar a las pescaderas por la ventaja de su precio, se deshacen y trastornan las ideas que el arriero, su

3.3.2. Reactivación pesquera e intentos de reestructuración de la pesca durante la segunda mitad del siglo XVIII

Durante la segunda mitad del siglo XVIII a medida que se incrementaban las dificultades de la Compañía de Caracas, la principal empresa marítima de Gipuzkoa que hasta entonces había absorbido, prácticamente, todas las energías de su economía marítima, se produjo una progresiva reactivación de la pesca del litoral. La misma mentalidad imperante en la época, de que la pesca del litoral no constituía más que una actividad transitoria, destinada a posibilitar el mantenimiento de los marineros de forma estacional y coyuntural, posibilitó este renacer, pues la creciente marinería desempleada buscó su manera de subsistencia en la pesca. Al principio, quizás, con la idea de que su empleo en la pesca era coyuntural, aunque a medida que se acercaba el siglo XVIII a su final se hizo evidente que en lo sucesivo la actividad pesquera sería su principal salida. De forma paralela, tal como se acaba de comprobar, aconteció el fortalecimiento institucional y funcional de las cofradías de mareantes, que se constituyeron en los principales organismos rectores de la actividad pesquera y, en consecuencia, en las primeras responsables de la reactivación de la pesca del litoral y de la ocupación y sostenimiento de cada vez mayor porción de la marinería guipuzcoana. Este papel de las cofradías en el sostenimiento de la marinería, que resultaba fundamental para procurar la reactivación de otras actividades marítimas más lucrativas, debió incentivar a las autoridades provinciales a emprender un cambio de actitud en lo concerniente, tanto a consentir la ampliación de las facultades y funciones de las cofradías en materia de pesca como a proceder al fomento de la pesca del litoral.

En oposición al escaso interés mostrado hasta el momento, tanto por las autoridades provinciales por fomentar legislativamente la pesca como por los inversores y armadores por dedicar algunos caudales a su promoción, durante la segunda mitad del siglo XVIII se produjeron algunas iniciativas que trataban de mejorar la situación de la pesca. Efectivamente, si durante la primera mitad del siglo XVIII el auge de la Compañía de Caracas había desencadenado la disgregación del sistema de organización de la actividad pesquera, durante la segunda mitad, a las mencionadas dificultades de esta empresa se sumaron otros factores que posibilitaron este cambio de actitud. Por una parte, el progresivo incremento del déficit de las haciendas municipales impulsó a los municipios del litoral a revitalizar la explotación de sus monopolios pesqueros, que en muchas ocasiones se abandonaron o permanecían en estado de postración desde décadas anteriores. Se ha citado ya el caso de Orio que en los años 80 del siglo XVIII reinició los arrendamientos de su nasa salmonera y de la pesquería en la ría (Véase el cuadro nº2 del Apéndice Estadístico). En Hondarribia a partir de 1754 consta la presencia de un administrador municipal de la nasa que dirigía las labores de los operarios que realizaban su explotación. Para la comercialización de las capturas de salmones, en lo sucesivo, el concejo de la ciudad exigió como condición a los proveedores de

competidor, había trazado de formar sus cargas; de aqui probiene que lo que restase de la porcioncita, que compran las pescaderas, queda sin comprador; y precisados los pescadores á preferir à aquellos, sin embargo del perjuicio de tal qual maravedí en libra; clara prueba de lo dicho es ser todas las pescaderas hijas, hermanas ò parientas mui cercanas de los mismos pescadores, que por esta razon tendrian interes particular en faborecerlas...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/83).

vino navarro la exportación de los salmones a los mercados de las grandes ciudades del interior peninsular. En adelante diversas compañías de arrieros navarros “...*en virtud de remates de los remates de los arriendos de vino de Tudela y Val de Yssarve estaban obligados...de llevar de dicha naza todos los salmones que se les entregase por el nazer de dicha pesquera...*”²¹³. La villa de Zarautz tras realizar unos autos de información para atestiguar su derecho exclusivo de pesca en su playa y ría procedió a arrendar de nuevo esta pesquería a partir de 1749²¹⁴.

Por otra parte, las autoridades se percataron de que para posibilitar la reactivación de las restantes actividades marítimas era preciso fomentar de alguna manera el desarrollo de la pesca, tanto para asegurar el concurso de la marinería precisa como para disponer de determinados servicios vitales para otras actividades, como es el caso del ataje de grandes embarcaciones, ejercido en los puertos por los pescadores con sus pequeñas embarcaciones. Resulta muy esclarecedor, a este respecto, el caso de Pasai Donibane (Véase el cuadro nº4 del Apéndice Estadístico). Hasta mediados del siglo XVIII se produjo una drástica reducción del número de embarcaciones pesqueras y de sus contribuciones, de modo que en 1740 el total de las contribuciones sumaba tan sólo 86,6 reales de vellón y al año siguiente se contabilizaban únicamente cuatro embarcaciones dedicadas a la pesca. Posteriormente la situación fue a peor, de manera que para 1765, en que únicamente se contabilizaban tres embarcaciones propiedad de particulares, consta que el concejo de Pasai Donibane se vio precisado a adquirir y explotar por su cuenta dos chalupas. Obviamente, esta medida se debió al hecho de que las tres embarcaciones particulares eran insuficientes para atender las necesidades del servicio de ataje del puerto lo que impulsó al concejo a la adquisición de otras dos. La delicada situación de la pesca se hace más evidente si se tiene en cuenta, además, que entre 1741 y 1767 oscilaba entre uno y dos el número de las chalupas particulares cuyas contribuciones superaban la media, es decir, que específicamente se dedicaban a la pesca.

A partir de la segunda mitad de la década de los 60 se inició la reactivación de la pesca en Pasaia. Efectivamente, consta el incremento del número total de embarcaciones particulares dedicadas a la pesca, a las que a partir de 1778 se suman dos embarcaciones de propiedad municipal arrendadas a un particular. El incremento experimentado por las contribuciones de estas embarcaciones es aún más espectacular, aunque a partir de los registros de 1771 (marcados con un asterisco en el citado cuadro) no se distingue entre los ingresos procedentes de la pesca y del ataje. El mejor síntoma de esta reactivación pesquera es que a partir de 1767 el número de las chalupas específicamente dedicadas a la pesca oscilaría, siempre, entre dos y tres.

A diferencia de algunas otras actividades en principio más lucrativas e interesantes, poco a poco, la pesca del litoral experimentaba una reactivación. El estado de postración en que se sumió la pesca del litoral a partir de fundación de la Compañía de Caracas ocasionó, como poco antes se mencionaba, la extinción en la mayoría de los puertos guipuzcoanos de la otrora principal modalidad pesquera, la captura del besugo y de la industria escabechera anexa.

213 A.M.F., E, 6, VI, 10, 1.

214 A.H.P.G., 2/3184.

Únicamente, los puertos, limítrofes con Bizkaia, más alejados del núcleo de poder de la Compañía -San Sebastián- y, por tanto, de su acción de absorción de la marinería continuaron en el ejercicio de la pesca del besugo, aunque de manera lánguida. Destacaba sobremanera Mutriku en la que, como se ha podido comprobar, a partir de mediados del siglo XVIII la decidida acción de su cofradía promovió la recuperación de la pesca del besugo y de la industria escabechera. En otras localidades de gran tradición besuguera en el pasado pero más cercanas a la acción absorbente de la Compañía, como Getaria, no fue posible ni la pervivencia primero, ni la reactivación de la actividad besuguera después. Llama la atención que en Getaria y otras localidades vecinas como Zarautz, fuese la pesca de la sardina, la de acceso más cercano y ejercicio más sencillo, la responsable de la reactivación pesquera. La pesca de la sardina no precisaba de embarcaciones tan grandes ni de tripulaciones tan numerosas como las necesarias en la inverniza pesquera del besugo. Ello posibilitó su supervivencia en los años de máxima absorción de marinería por la Compañía de Caracas.

En Getaria a partir de mediados del siglo XVIII a medida que aumentaba lentamente la disponibilidad de mano de obra para la pesca del litoral, la pesca de la sardina conoció un continuo crecimiento. Prueba de la reactivación de sus pesquerías de sardina, al menos para la década de los 50 del siglo XVIII acudían a la villa arrieros del interior y, sobre todo, compradores franceses -presumiblemente labortanos para la provisión de carnada de su flota bacaladera- a adquirir sardina. Las pescateras de la villa, por su parte, formaron compañías para la exportación de sardina a otras localidades de Gipuzkoa, especialmente a San Sebastián, a donde la enviaban descabezada, ligeramente salada y envasada en cestas. A mediados de agosto de 1756 el proveedor de cestas de Getaria demandó a las compañías de pescateras de Getaria ante el tribunal del Corregimiento por el empleo que hacían de cestas donadas por los comerciantes de San Sebastián, a quienes remitían la sardina descabezada, en vez de recurrir a la compra de las cestas que él elaboraba. Las demandadas, tras alegar que la demanda se debía, no a la veracidad de la acusación, sino a las escasas ventas del cesterero en aquella estación en que escaseaba la sardina y no acudían los compradores franceses y arrieros, resultaron absueltas²¹⁵.

215 María Ignacia de Eizaguirre, Rosa de Corta, María Josepha de Alcorita, Isabela de Bonechea, Catalina Josepha de Manterola, Conceza de Bonechea, Conceza de Zurrubiaga, Magdalena de Gorostiaga, Juana de Vergara, María Ignacia de Gorostiaga, Juana de Azcoitia, Magdalena de Egaña, María Francisca de Aramburu y Ana de Arreiza eran las representantes de sus respectivas compañías de elaboración de sardina descabezada. Su abogado alegaba "...que Vuestra Merced en meritos de justicia se ha servir de absolver a mis parttes de dicha demanda, condenando // (fol. 10 r.) a la contraria en todas las costas y perpetuo silencio, por lo general y favorable y siguiente y porque mis parttes se emplean en la conducion de sardina descabezada a San Sebastian y otras parttes de esta Provincia, comprandola en el muelle de la referida villa de Guetaria, y porque para el efetto siempre han comprado y compran cestas de la contraria y otros proveedores sus antecesores de la expressada villa, sin que ayan deliberado comprar en otra parte ni persona alguna para el citado ministerio. Y porque quando alguna vez se han precisado a usar de cestas executadas en otra parte ha provenido de no hallarse en dicha villa de igual calidad ni magnitud, que llaman vulgarmente citotarrac, ni han pensado los proveedores en hacerla en ningun tiempo sin duda por no estarles a quenta su construccion, contentandose unicamente con la execucion de las llamadas milleotarrac. Y porque las que mis partes han usado de las de esta clase o genero de fuera parte han sido quasi inutiles, deterioradas y ajadas, franqueadas graciosamente por los mercaderes o compradores de sardinas en San Sebastian y otras partes sin interes ni precio alguno, pretextando hacen estorvo y emba- // (fol. 10 v.) razo, o a lo menos en comodato, y no compradas, como se dice en contrario. Y porque sin embargo de que ha corrido de inmemorial tiempo a esta parte en esta forma, no se ha reclamado ni deducido quexa alguna por los proveedores hasta la estacion presente. Y porque no es razon que contra tan justa y razonable immemorial siempre observada sin contradiccion alguna, se de lugar a la introduccion de nueva costumbre pretendida por la contraria, a causa sin duda (digolo sin animo de injuriar, y en defensa de mis partes) de que sera al

Se cuenta, también, con noticias acerca del despegue de las pesquerías de sardina en la vecina localidad de Zarautz. Los pescadores de esta localidad, que significativamente iniciaron la institucionalización de su Hermandad en 1759²¹⁶, desde 1761 comenzaron a designar “burgesas” o personas encargadas de la limpieza, salado y venta de la sardina²¹⁷. Para 1777 era la Hermandad de Mareantes de Zarautz la que designaba una única “burgesa”, que se encargaba de la ejecución de las mencionadas labores con las capturas de todos los miembros²¹⁸, figura que quedaría reglamentada en las ordenanzas redactadas por la Hermandad en 1781, tal como más adelante se expondrá. Estas diez ordenanzas son un fiel reflejo de la importancia alcanzada por la pesca de la sardina entre los pescadores, pues, específicamente, reglamentaban los procedimientos de captura, manipulación y venta de esta especie²¹⁹.

Con todo, era en Hondarribia donde mayor desarrollo experimentó este renacer de la pesca de la sardina, actividad de larga y honda tradición en la ciudad. Tanto es así que en la década de los 40 del siglo XVIII los pescadores de Hondarribia desarrollaron una nueva red de cerco para la pesca de la sardina que revolucionaría su captura. Tras la decadencia experimentada por las pesquerías de bacalao labortanas, amén de las de otros territorios de Francia, -iniciado a raíz de la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748) y agravado con los contenidos de la Paz de París de 1763 que ponía fin a la Guerra de los Siete Años-, este nuevo procedimiento de pesca fue pronto adoptado por los pescadores labortanos. En pocos años la provincia de Lapurdi se convirtió en el principal territorio especializado en la pesca de la sardina de toda la corona francesa y en foco de irradiación de estas innovaciones a otros territorios de la fachada atlántica francesa, gravemente afectados, también, por la crisis de las pesquerías bacaladeras, caso, por ejemplo, de Bretaña, que pronto se especializaron igualmente en la pesca de la sardina²²⁰. Esta innovación, que para su efectividad exigía, además, el empleo de una

presente mui corta la pesca de la sardina, y por este motivo no aver tantto concurso ni advenimiento y recurso de franceses y arrieros a quienes se emplean a porfia dichas cestas con abundancia en tanto grado que no pudiendo satisfacer los proveedores a su cumplimiento han quedado mis partes y otros en las ocasiones que han solicitado cestas sin ser oidas ni atendidas en grave perjuicio. Y porque los naturales no deben ser de peor condicion que los extraños como se ha experimentado no poniendoseles a los franceses igual gravamen de la precisa compra de cestas en dicha villa, dexandoseles valer de las que ellos mismos las traen, de donde se colige el fin por el que les molesta la contraria a mis partes. Y porque siendo en beneficio comun no solo de las personas que se emplean en el // (fol. 11 r.) ministerio de la conducion de sardinas, si tambien de los marineros pescadores, quienes en caso prohibitorio de no poderse recibir cestas que graciosamente o a lo menos en comodato franquean los mercaderes fueran gravados con el aumento de su importe incluiendose en la compra de sardinas...” (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 2972).

216 A.H.P.G., 2-3194.

217 A.H.P.G., 2-3196.

218 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 4249; CO MCI 4208.

219 A.H.P.G., 2/3224.

220 Véanse algunos ejemplos de las investigaciones emprendidas al respecto en Lapurdi, que, al mismo tiempo, certifican el gran volumen alcanzado por las importaciones de sardina a Lapurdi, procedente de todo el cantábrico peninsular, desde Gipuzkoa hasta Galicia: GARAT, J.: *La grande aventure des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 77-85; ROBIN, D.: “Historia de las fábricas de prensado y de conservas de sardina en Lapurdi”, *LAS CONSERVAS de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*, Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1997,

embarcación de nuevo diseño, más rápida y ligera -actualmente denominada trainera-, pronto se extendió por toda la costa guipuzcoana²²¹, constituyendo otro factor más del desarrollo experimentado por la pesca de la sardina²²².

Este evidente crecimiento pesquero, especialmente de la pesca de la sardina, que, además, acontecía en un contexto de crecientes dificultades de otras actividades y empresas tan poderosas como la Compañía de Caracas, convenció a diversas autoridades y al reducido y exclusivo círculo de ilustrados guipuzcoanos acerca del éxito que podrían alcanzar diversas iniciativas de fomento de la pesca del litoral. El iniciador de esta nueva actitud favorable al fomento de la pesca fue el Corregidor don Pedro Cano y Mucientes. Entre 1756 y 1757 redactó varios informes en que proponía diversas soluciones para las dificultades económicas que ya se comenzaban a vislumbrar en la economía guipuzcoana en general. Concretamente, proponía que la Provincia fomentase la actividad escabechera y especialmente la salazón de sardinas en los puertos²²³. Fue el círculo de ilustrados de la provincia, agrupados poco después en la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, quien aplicó las primeras iniciativas en pos del fomento de la pesca. Considerando que la decadencia experimentada por la actividad pesquera hasta mediados del siglo XVIII se debía a la inadecuación de las características organizativas de su estructura empresarial y ante el evidente éxito obtenido por otros modelos empresariales, como era el caso de la Compañía de Caracas, intentaron el traslado de dicho modelo a la pesca.

pp. 133-147; Idem: *L'Histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 277-308.

221 Hubo, incluso, verdaderos actos de espionaje como el emprendido en 1749 por el alcalde de Mutriku, interesado en conocer las características de la nueva red que creía proveniente de Francia. Este señor comunicaba al alcalde de Hondarribia que "...unas señoras de mi estimazion quisieran armar en este puerto unas chalupas de sardinear, y de hecho han plantificado ya una, y aunque con ella van logrando algun util no obstante no (ILEGIBLE) particular desde que han oido como en esa ciudad por via de Francia han logrado unas redes de nueva invencion, que se deben cerrar y abrir a manera de saco o cortina con anillos, y que con dichas redes pescan quanto quieren en ese puerto; y asi siendo cierta esta noticia desean saver dichas señoras que redes necesita una chalupa de sardinear, y en quanto esta regulado el precio de dichas redes..." (A.M.F., E, 6, III, 1, 1).

En lo que respecta a la la embarcación conocida hoy día como "trainera", las primeras referencias documentales localizadas se retrotraen al año 1833, en la que es denominada "lancha manjuera" que pescaba con redes llamadas "trainas" o "trifias"; es decir, una embarcación específicamente diseñada para pescar las manjuas o bandos apelonados de anchoas y sardinas con las citadas redes. Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., p. 33.

222 A la luz de todas las evidencias aportadas, tanto en el curso de esta investigación como por los investigadores labortanos, se hace más sorprendente que la historiografía peninsular y, especialmente, vasco-meridional, continúe ignorando el desarrollo experimentado por la pesca de la sardina en Gipuzkoa durante la segunda mitad del siglo XVIII. En anteriores ocasiones se ha hecho mención a la generalizada opinión entre los historiadores vasco-peninsulares de la inexistencia de innovaciones hasta la segunda mitad del siglo XIX. Los trabajos de investigación de carácter más general, sencillamente, ignoran la existencia de estas innovaciones de tanta transcendencia. Véanse a modo de ejemplo: GRACIA CÁRCAMO, J.: "La evolución de la economía pesquera...", op. cit.; FERNÁNDEZ DÍAZ, R. - MARTÍNEZ SHAW, C.: "La pesca en la España del siglo XVIII...", op. cit.; MARTÍNEZ SHAW, C.: "La renovación de la pesca...", op. cit.; URTEAGA, L.: *La tierra esquilhada...*, op. cit., pp. 38-47; LÓPEZ LINAGE, J.: *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos, 1681-1794, una selección de textos pioneros*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1991.

223 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/21/65 (P3D4).

Su primer ensayo de establecimiento de una compañía pesquera por acciones fue el de la Real Compañía Sardinera de Guetaria, fundada en 1764, que se dedicaría a la industria de salazón de sardinas, con destino al abastecimiento de la provincia. Como bien señala Montserrat Gárate, el carácter limitado de los objetivos de esta compañía era un reflejo del espíritu ilustrado de mediados del siglo XVIII, materializado en las Sociedades de Amigos del País, que pretendía el fomento de la economía local procurando crear riqueza y ofrecer trabajo a los habitantes. Otra razón del escaso desarrollo de esta compañía, que la autora esgrime con acierto, es el desinterés aún mostrado por los participantes en el gran comercio colonial, centrado en torno al puerto de San Sebastián²²⁴. De hecho, la cabaña que la Compañía disponía en el puerto de Getaria, donde tenía instaladas las prensas para la elaboración de sardinas saladas, fue asaltada por los amotinados en la "Machinada" de 1766 – versión vasca el Motín de Esquilache-. La intención de los marineros y pescadores amotinados era el de quemar las presas de la Compañía. Es más, una de las capitulaciones que redactaron los sublevados en Getaria reclamaba que la citada cabaña, cedida por el municipio a la Compañía Sardinera, volviera a ser de uso público. En suma, se hace evidente la oposición de los pescadores y marineros comunes de Guetaria al proyecto de la Compañía Sardinera; una iniciativa desarrollada al margen de sus intereses y cuyo éxito podía acarrear la ruina de las numerosas compañías de pescateras, cuya principal actividad era la exportación de sardinas ligeramente saladas, así como la proletarización de los pescadores de dicho puerto. Sean cuales fueran las razones, en 1773 interrumpió su actividad, retardándose la liquidación de sus haberes hasta 1783²²⁵.

224 Afirma que para entender los limitados resultados de la compañía hay que tener en cuenta dos aspectos interrelacionados. Por una parte, el carácter reducido del mercado de la Compañía, limitado a Gipuzkoa. Para la existencia de un mercado capaz de absorber los productos ofrecidos en abundancia por la compañía, eran indispensables una serie de transformaciones sociales, que desterrarán los obstáculos impuestos por el "sistema tradicional" al desarrollo mercantil. Y Gipuzkoa continuaba de espaldas al espíritu mercantil, aplicando únicamente aquellas innovaciones que permitieran la pervivencia de su industria, de carácter artesanal. Por otra parte, los productos de la compañía estaban sometidos a grandes oscilaciones de precios, derivadas de las campañas pesqueras de capturas muy desiguales, de manera que cuando eran abundantes el mercado era incapaz de absorberlas en su totalidad y cuando eran escasas la compañía se veía precisada a dedicarse a otras actividades como el transporte de mercancías o la inversión en ferrerías (GARATE OJANGUREN, M.: "La Real Compañía Sardinera de Guetaria...", op. cit.)

De todas maneras, en vista del éxito experimentado por las industrias salazoneras durante el siglo XVI, por las industrias escabecheras hasta principios del siglo XVIII y por la actividad sardinera durante la segunda mitad de este siglo, que además de abastecer el mercado provincial, exportaban sus productos al interior peninsular e incluso al extranjero, es evidente que otros factores, estudiados a lo largo de este trabajo, tuvieron que intervenir en el fracaso de la compañía. Factores como: la amplia dedicación, todavía, de la mano de obra a otras actividades marítimas más lucrativas; el proceso de fortalecimiento de las cofradías de mareantes que organizaron la actividad pesquera de acuerdo con sus intereses; e incluso las limitadas ambiciones de los propios interesados en la compañía, que en vez de buscar nuevos mercados para sus productos, tanto en el interior peninsular como en el extranjero, y buscar proveedores de pescado en años de escasas capturas, prefirieron recurrir a medidas de dudosa trascendencia como dedicar sus fuerzas y fondos a actividades ajenas a la pesca. Esta actitud denota una consideración de la compañía más como una obra social, fruto del espíritu ilustrado, que como una verdadera compañía comercial empeñada en rentabilizar la pesca.

225 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/41; R.62. Acerca de las acciones de los pescadores de Getaria en contra del establecimiento de la Compañía Sardinera véase: ALBERDI LONBIDE, X. – RILOVA JERICÓ, C.: "¿Una rebelión de tierra adentro...", op. cit. Las capitulaciones de los amotinados de Getaria están recogidos en: SÁNCHEZ, J. - PIQUERO, S.: "El Zarauz tradicional...", op. cit., pp.: 288-294.

Otras iniciativas empresariales comenzaron a tomar cuerpo a medida que se incrementaban los síntomas de dificultades de la Compañía de Caracas. Así, en las Juntas Generales reunidas en Mondragón en 1770, Mutriku se quejaba de que desde hacía tres años la Compañía de Caracas no empleaba ya a tantos marineros como solía, de manera que en su puerto había varios sin ocupación²²⁶. En 1775 la Real Sociedad Bascongada erigió la Compañía General de Pesca Marítima en las Costas del Mar Cantábrico²²⁷, con sede en Bilbao, destinada, en principio, al fomento de todo tipo de pesquerías. Pero las cofradías vizcaínas se opusieron al proyecto, no aceptando que se dedicara a la elaboración de escabeches, ni admitiendo su propósito de protagonizar el mercado del pescado fresco por medio de la adquisición de las capturas a los pescadores y de garantizar el abastecimiento barato del pescado valiéndose de precios tasados. En consecuencia, desde el principio tuvo que limitar su actividad al pescado cecial (merluza seca) y por fin se extinguió en 1782²²⁸. En Gipuzkoa, también, fracasó el empeño de la Compañía, pero lo sucedido en Bizkaia es muy elocuente acerca del espíritu que animaba a estas compañías por acciones, interesadas en promover mejoras sociales, como la creación de empleo o la búsqueda de una barata y abundante fuente de abastecimiento alimenticio, más que en la creación de unas compañías competitivas y viables en el contexto socio-económico existente en la costa. En suma, el concepto de pesca de los promotores de estas compañías, provenientes de sectores privilegiados de la sociedad y no del mundo pesquero, no difería demasiado del mostrado por las autoridades provinciales a lo largo de toda la Edad Moderna.

Aunque este proyecto de compañía tampoco fue exitoso, las gestiones e investigaciones emprendidas para su establecimiento posibilitaron el restablecimiento de algunas pesquerías, aunque de manera mucho más limitada. En las Juntas Generales de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, celebradas en 1776, las “Comisiones Terceras o de Industria y Comercio” daban cuenta de las investigaciones que se habían emprendido en Zumaia al objeto de fomentar la pesca²²⁹. Para ello contactaron con el licenciado don José de

226 B.K.M., 50.516.

227 B.K.M., C-61 F-11. Véase: OLAECHEA, J.: “Xavier María de Munibe ¿pionero de un holding? La creación de la Compañía de Pesca Marítima”, en: *PRIMER Seminario de historia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1986.

228 ASTIGARRAGA GOENAGA, J.: *La Compañía General de Pesca Marítima...*, op. cit.

229 “...Deseosas las comisiones de dar alguna ocupacion a los marineros del pais, cuyo numero lastimosamente va disminuyendo de día en día, han recurrido por medio de uno de sus individuos al Licenciado don Josef de Eizmendi, vicario de Zumaya, uno de los párrocos mas activos patriotas y humanos que se pueden hallar. Haciéndole varias preguntas relativas al modo de hacer la raba o cebo para la sardina y medios de aumentar la pesca de la mielga, este zeloso sacerdote satisface con la mayor puntualidad y exactitud todas las preguntas, sin desdeñarse de baxar desde las qüestionnes mas sublimes de la theología a las mas humildes de la economia mas sencilla. Manifiesta en primer lugar su sentimiento, por no poder desempeñar su comision particular sobre el ensayo de la raba de besugos; pues que los marineros de aquella villa no dan señales de hacer escaveche y se venderá en fresco la poca pesca que hagan, sucediendo lo mismo a su parecer en Guetaria. // (p. 48)

Que en Deva, Motrico y los puertos de Vizcaya siempre hay escaveches, y se hace preciso encargar este ensayo a personas que no tengan preocupaciones populares; pues dado caso que no se recojan mas de 20. tercios, su importe quedará en el pais como producto de propia cosecha y corta industria, y que todo el tiempo de la pesca de merluza se debian recoger los obarios de este pescado, sin avergonzarnos de esta mecánica mas que los que recogen trapos viejos

Eizmendi, vicario de Zumaia, para saber qué pesquerías se podían fomentar a fin de que resultaran comercialmente viables. El vicario transmitió algunas ideas. Por una parte, opinaba que se podía elaborar cebo o “raba” para la pesca de sardina, valiéndose de las huevas de besugo o merluza, a imitación de la que desde hacía siglos se elaboraba con las de bacalao. Consideraba poco viable la elaboración de raba de besugo en puertos como Getaria y Zumaia, donde prácticamente se había extinguido la industria del escabeche de besugo. Pero añadía que esta investigación se debía llevar a cabo en Deba, Mutriku y Bizkaia, donde sí se elaboraban escabeches de besugo. Añadía que se podían obtener las huevas de las capturas de merluza, actividad a la que se dedicaba la recientemente creada Compañía General de Pesca Marítima. Por otra, opinaba que se podía fomentar la pesca de mielga, especie de escualo, cuyo secado y envío a Bilbao se había extinguido en Zumaia desde hacía 12 años, por la competencia de pescados extranjeros y por dedicarse los pescadores a la pesca de besugo, más lucrativo.

y excrementos de ganado para hacer fiemo.

Que en Zumaya no se ha cogido sino mielga, que antes se solía vender a buen precio en Bilbao. Que la mielga es una especie de cecial sin sal muy inferior a la merluza; pero que en el día entre tres chalupas que han quedado de cinco que había ahora veinte años, sola una tiene medio aparejo: y sin embargo en el caso de tener salida esta especie, podría aquel zeloso eclesiástico a un par de maestre chalupas a pusieran su aparejo completo, sobre cuyo particular pide a estas Comisiones se sirvan de instruirle, por si puede despertar a aquellos pobres marineros, a cuyo beneficio se dirigen estos ensayos. // (p. 49)

...Avisa del coste del aparejo que necesita una chalupa para la pesca de mielga y el modo de repartirse su producto: y habiéndosele preguntado que utilidades podrían redundar de esta pesca, responde hay mucha dificultad para llegar al verdadero cálculo de este ramo, y expone su sentir despues de varias reflexiones y informes de marineros en esta sustancia. Que hará como doce años que se abandonó esta pesca quasi enteramente a causa de no tener salida y estimacion como antiguamente que en Bilbao se solía vender cada quintal desde nueve hasta veinte pesos. Que el origen de esta decadencia se atribuye a la introduccion de ceciales extranjeros, y tambien a los de congrio que abundan en Galicia; a que se debe añadir que la mielga es el género mas ínfimo y valadí de todos los ceciales: ademas que habiéndose introducido la pesca del besugo, que es mas abundante y // (p. 50) mejor, no hay gente ni chalupas para la pesca de la mielga, que se debía hacer en los mismos meses de noviembre, diciembre y enero, en que se hace la del besugo, para poder transportarla y venderla antes de la quaresma: y que aunque segun le aseguran los prácticos, tambien puede hacerse en los meses de febrero y marzo, ¿quando se ha de emplear la que se coge en la misma quaresma? Por cuyas reflexiones y otras que omite no es posible fixar el coto de las utilidades de este ramo y mucho menos hasta ver los progresos del cecial de merluza, que enteramente destruirá a la mielga, si se logra el fomento de esta pesca, como lo desea la Sociedad.

Que es cierto que la poca pesca que se pudiera hacer en Zumaya con las tres chalupas por toda la quaresma, sería útil al comun, y en especial a los maestre chalupas: lo primero, por la grasa que dan los hígados, poco inferior a la de ballena: lo segundo, porque se cogen otros géneros de pescados en la cuerda, como tal qual congrio, merluza, borondines, arrangorris, &c., que se venden en fresco, menos los pempidos, que se secan y surten las plazas de Azpeytia y Azcoytia: y añade que el // (p. 51) maestre-chalupa aun vendiendo a ochavo la libra de mielga fresco, queda bien con la grasa, no teniendo avería mayor en el aparejo. Finalmente avisa que un maestre-chalupa ha puesto su aparejo entero con ánimos de dar principio a la pesca de mielga, acabada la del besugo: que se llevará la cuenta con escrupulosidad y a su tiempo enviará la resulta a estas Comisiones, como tambien de la raba que hubiese recogido el Amigo encargado en Guetaria, en donde la mayor parte del besugo se ha vendido en fresco y en Zumaya todo” (Extractos de las Juntas Generales Celebradas por la RSBAP. Comisiones Terceras o de Industria y Comerico. Artículo I: Pesca).

Tabla 4: Limosnas de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio de Zumaia (rs. vn.)		
Año	Besugo	Mielga
1768	8	
1769	12	
1771	8	
1772	15	
1773	15	
1774	18	
1775	15	
1776	15	10
1777	15	11
1778	30	
1779	46,5	
1780	141,7	35
1781	196,7	30
1782	212	54,7
1783	98	18
1784	94,4	10,2
1785	106,7	20
1786	142	51,5

Fuente: A.H.D.S.S., Zumaia: San Pedro, Libro de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio

Asesorado por la Bascongada, el vicario promovió la adquisición de un aparejo de mielgas por uno de los tres únicos maestros de chalupa que había en la villa para experimentar la viabilidad de la reintroducción de esta pesquería. El experimento resultó exitoso a nivel local, pues se restableció la pesca y sequería de la mielga en Zumaia, tal como se comprueba en el libro de cuentas de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio, de la parroquia de la villa, a la que los pescadores comenzaron a dar una limosna anual por las capturas y venta de mielga seca, a partir de 1776, quizás en agradecimiento o contrapartida de los desvelos de su párroco. Esta pesquería continuó al menos hasta 1851, en que se interrumpen las cuentas de

esta Cofradía²³⁰.

Los registros de las cuentas de esta Cofradía constituyen, por otra parte, una prueba más acerca de la reactivación pesquera acaecida durante la segunda mitad del siglo XVIII, también, en Zumaia. Otra vez, en este caso se hacen patentes las nefastas repercusiones de los conflictos bélicos internacionales en el desarrollo de la pesca del litoral de Gipuzkoa. El bache observado en los años 1783 y 1784 puede ser un reflejo de las graves consecuencias que sobrevinieron a la economía marítima de Gipuzkoa a raíz de la participación de España en la Guerra de Independencia Norteamericana desde 1782.

Fue hacia finales del siglo XVIII cuando surgieron nuevas iniciativas, de carácter muy distinto, para fomentar la pesca, merced a la promulgación de varios decretos provinciales que en parte liberalizaban los mercados del pescado. Esta legislación constituyó el apoyo legal que permitió la aplicación de algunos proyectos empresariales, en algunos casos exitosos. Concretamente el decreto de 1783 concedía a todos los pescadores guipuzcoanos la libertad de venta de sus capturas en cualquier puerto guipuzcoano, aboliendo las preferencias que hasta entonces habían regido en cada pueblo en beneficio de sus pescadores locales. El decreto de 1784 por su parte, confirmado por el rey en 1787, eliminaba toda tasa y limitación impuesta por los municipios o las cofradías a la libre venta del pescado²³¹. Aunque algunos de estos proyectos fueron emprendidos por instituciones de distinto rango como el Consulado o algunos municipios, surgieron incluso algunas iniciativas empresariales de carácter particular especialmente en localidades en las que sus malas condiciones portuarias habían impedido hasta entonces un desarrollo óptimo de la pesca del litoral. Efectivamente, los decretos que liberalizaban la venta del pescado permitieron a los pescadores de las citadas localidades a trasladar el desarrollo de sus actividades a otros puertos sin los inconvenientes que hasta entonces habían existido para ello. Quizás el de Zarautz constituye un caso paradigmático, ya que, por una parte, a partir de 1791 arrancaron varias iniciativas que aplicaban criterios empresariales de cuño capitalista en la gestión de la actividad pesquera. Por otra parte la pequeña flota pesquera de Zarautz, a fin de dedicarse sin problemas a la actividad pesquera, especialmente durante las campañas invernales de besugo, comenzó a trasladarse a puertos como Getaria o San Sebastián, en donde permanecía con sus tripulaciones durante el tiempo que duraban las citadas campañas²³².

Las razones que impulsaron a diversas instituciones a promover estos proyectos eran, tal

230 A.H.D.S.S., Zumaia: San Pedro, Libro de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio (1768-1890).

231 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/54; JD AJI, Impresos 5,7.

232 Durante estas expediciones pesqueras de bonito, merluza y besugo contaban incluso con la asistencia de un cirujano que cobraba cierta cantidad de cada chalupa participante. Estas expediciones no consistían en eventuales arribadas de las chalupas a otros puertos como sucedía en la anteriormente estudiada modalidad pesquera del “abamporte”, aplicada en las pesquerías de besugo de los siglos XVI y XVII. Tal como se advertía en uno de los contratos suscritos por la Cofradía de Zarautz con un cirujano, estas expediciones “...deve comprenderse haver ido a pescar fuera de esta villa en los casos en que la gente y tripulacion vayan con las chalupas a otro pueblo y fixan su asiento y residencia en el para el tiempo que durare la pesca...” (ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 27-28.).

como expresaba el Consulado de San Sebastián en 1790, “*La decadencia que mi comercio y navegación experimentan, de algunos años á esta parte, por las causas y motivos que no ignora la alta penetracion de VS deja sin ocupacion á la numerosa y experta marineria de esta Ciudad, y expuestas por consiguiente sus familias á las ynevittables miserias que acarrea la ociosidad...*”. En estos términos justificaba el Consulado la elaboración de un reglamento en 1789 para el fomento de la pesca en San Sebastián. Se trataba de un proyecto realista, amoldado a las realidades y modo de organización de la pesca existente en la época. El Consulado realizó previamente una investigación en los puertos de la provincia y de Bizkaia para conocer los métodos de pesca, de reparto de ganancias, de comercialización, etc., que se usaban. No proponía la creación de una compañía, ajena a dichas realidades, sino que adoptaba los usos y los modos de funcionamiento de las cofradías. La captura, venta y conservación del pescado se organizaban de acuerdo con lo que se usaba en las cofradías. Se trataba de un proyecto serio en el que por primera vez en la historia la institución más representativa de los intereses de los comerciantes y armadores de San Sebastián se interesaba por fomentar realmente la pesca. Y se califica de serio el proyecto, pues el Consulado no se limitaba a la mera retórica, sino que proyectaba invertir sus caudales en la adquisición de embarcaciones de pesca, de manera que como propietario se beneficiaría de la parte de las ganancias que le correspondiese en las capturas realizadas²³³.

Los objetivos de este proyecto eran, por una parte, promover el empleo de los marineros de San Sebastián, muchos de ellos desocupados por las dificultades que otras actividades marítimas experimentaban. A los ojos de los señores del Consulado era indispensable dotarlos de algún empleo marítimo para evitar su traslado hacia otros oficios terrestres o su emigración a América, ya que los armadores y comerciantes de la ciudad precisaban de ellos para emplearlos en sus buques y compañías. Por otra parte, tal como se expresaba en la nota final del reglamento, la iniciativa consular pretendía servir de incentivo para “*...que los Particuláres, animádos de igual zelo patriotico, armen de cuenta propia suya Lancha, ó Lanchas de Altúra, para los fines expresádos; a cuyo efécto, y para que únicamente les sirva de instruccion, y de gobierno, se les entregará un egemplár empreso de las precedéntes Reglas...*”. En suma, trataba de fomentar la inversión de los acaudalados comerciantes en la actividad pesquera. El empeño del Consulado obtuvo cierto éxito, pues algunos importantes comerciantes como don José de Junibarbia, invirtieron en la compra y armamento de algunas lanchas de pesca²³⁴.

Esta iniciativa del Consulado fue también adoptada por otras instituciones como es el caso del concejo de Errenteria. Siendo la patrona de la iglesia parroquial de Santa María de la Asunción, en 1798 vendió toda la plata y una huerta, propias de la iglesia, y con su procedido construyó tres lanchas de altura y adquirió dos lanchas sardineras para que los vecinos de la villa se dedicaran a la pesca. Fue una inversión de mucha consideración, pues, además de las embarcaciones, el concejo construyó una casa-lonja con su peso para la venta del pescado,

233 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/109.

234 “...digo que mi parte conociendo las venttajas que resultarian al estado y alibio de este pueblo con el fomento de la pesca, cuio proietto se hizo general en esta ciudad en el otoño del anterior año, ordenò se construisen tres lanchas las que tripulò y armò para que se empleasen en pescar...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/122).

rampa de atraque y amarres para las embarcaciones y tuvo que dragar y encauzar el canal que comunicaba estas instalaciones con la bahía de Pasaia, así como abrir nuevos accesos a la casa-lonja, construyendo caminos²³⁵. Posteriormente, en 1800 para fomentar aún más esta incipiente dedicación pesquera de los vecinos de Errenteria, el concejo se decidió a erigir una cofradía de mareantes²³⁶. Se fundó así la Cofradía de San Pedro; el preámbulo de sus ordenanzas, confirmadas por el rey, expresaba que las razones de su erección eran promover el empleo de sus jóvenes y evitar así su emigración a América²³⁷.

235 A.M.R., E, 4, I, 1, 1.

236 Tal como expresaba el alcalde de la villa en una comunicación remitida a la Diputación, acerca de las gestiones que habían emprendido en la Corte para obtener el refrendo real de las ordenanzas de la cofradía, "...con relacion de que como patrona que es de su yglesia parroquial ha dispuesto de los fondos de ella restablecer la antigua pesca en alta mar, en que dice emplearse ia tres lanchas grandes y dos chalupas, las que sirven para la de sardina, fabricando de efectos de la propia parroquia sobre la costa una casa de bastante buque para el deposito en ella de los aparejos de las referidas lanchas y posada para la arrieria, y de que desde el instante que se empezo dicha pesca se han conocido las grandes ventajas que experimentan el publico y los pobres suios, por los pescados que les franquean de limosna, y que ganan muchas mugeres su jornal en la limpia de pescado, su conduccion á la pescaderia, y en otras faenas de que conoce que, para que estas ventajas permanezcan y vaian en aumento, es indispensable la obserbancia puntual de algun reglamento..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/130).

237 A.M.R., E-6, 1, 5.

4. PESQUERÍAS TRANSOCEÁNICAS

“1/ *Partitcean Ternuara,*
Uncia prest da belara.
Berga haut dago arradan,
denbor-onaren paradan.

21/ *Contchatic doha untcia,*
han compañia gucia,
Ternuarat badohaci
cerbait nahiz irabaci.

41/ *Untei batçu salbaturic,*
itsasoa passaturic,
arribatu Ternuarat
behar duten portutarat.

53/ *Uda lucean Ternua*
mariñelen ifernua,
herrian parabisua,
bai azquen errepausua.”¹

¹ Versos anónimos del siglo XVII que relatan la dura vida de los pescadores que acudían a Terranova (URKIZU, P.: *Bertso zahar eta berri zenbaiten bilduma (1798)*. Durango: Ayuntamiento de Durango, 1987, pp. 93-102).

4. PESQUERÍAS TRANSOCEÁNICAS

Bajo esta denominación se incluyen todas las actividades pesqueras desarrolladas por los guipuzcoanos alejados de su litoral inmediato. Por supuesto, la lejanía de los caladeros implicaba una mayor complejidad de las expediciones pesqueras, realizadas con embarcaciones de mayores dimensiones, con tripulaciones numerosas y con vituallas necesarias para las campañas, que en algunos casos llegaban a durar meses. En suma, precisaban de desembolsos de capital, más o menos importantes, aportados por diversos socios inversores y armadores, que componían las compañías dedicadas a estas pesquerías. No se diferencian de la pesca del litoral guipuzcoano únicamente por la lejanía de sus caladeros, sino, sobre todo, por su modo de organización netamente capitalistas. Estas expediciones se organizaban de acuerdo con los modos de contratación al uso en la época. Los socios armadores establecían compañías, firmando contratos con otros socios capitalistas, con los propietarios de determinadas infraestructuras, o con las tripulaciones; suscribían seguros, así como contratos de compraventa tanto de vituallas y de otros pertrechos necesarios para las expediciones como de los productos derivados de sus capturas. En suma, compañías de cuño capitalista que en nada se parecían a las prácticas observadas en la actividad pesquera desarrollada en el litoral de la provincia.

Las pesquerías realizadas lejos del litoral guipuzcoano se califican de “transoceánicas”, siguiendo el concepto usado por Huxley. Las aportaciones de esta investigadora constituyen un antes y un después en los estudios de las grandes pesquerías del País Vasco meridional. En el extenso artículo que Huxley publicó en 1984 a modo de síntesis de sus investigaciones, aportaba el concepto de “pesquerías transatlánticas” para definir esta actividad². Ciertamente, se trata de una definición muy acertada, teniendo en cuenta que su trabajo se centraba en el estudio de las pesquerías desarrolladas por los vascos en aguas norteamericanas, es decir al otro lado del Atlántico.

En consonancia con el concepto introducido por Huxley, se ha preferido el uso del término “transoceánicas”. Una de las acepciones de esta voz se refiere a atravesar un océano; por tanto se ajusta perfectamente al objeto de esta investigación que no solo se centra exclusivamente en las pesquerías desarrolladas en aguas del Atlántico norteamericano, del Ártico e, incluso, del Atlántico meridional, en torno al Antártico, sino, también, en las de otros mares y destinos, más o menos alejados. La mayoría localizados en Europa, como podrían ser las expediciones pesqueras dirigidas a Irlanda e Inglaterra o las destinadas a distintos puntos de la cornisa cantábrica a la captura de ballenas. Estos últimos casos de ninguna manera podrían ser clasificados como pesquerías transatlánticas, pues no se desarrollaban al otro lado del Atlántico. Pero perfectamente quedan comprendidas dentro del concepto de “transoceánicas”, ya que para acudir a ellas ciertamente había que atravesar, en mayor o menor extensión, el océano. Estas pesquerías desarrolladas en aguas europeas, conviene clasificarlas junto a las emprendidas en el Ártico o en Terranova, ya que, por una parte, las características organizativas de ambas eran similares, variando tan sólo en lo concerniente a la magnitud, y, por otra, las últimas fueron las sucesoras directas de las primeras.

² HUXLEY, S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas...”, op.cit

A lo largo de este capítulo se irá viendo como a las expediciones dirigidas desde el siglo XIV a aguas relativamente cercanas como a Galicia y a otras zonas de la cornisa cantábrica a la captura de ballenas y a las islas británicas a la pesca de arenques, sardinas, merluza o bacalao, sucedieron las de Terranova y el Ártico. Durante todo el siglo XVI Terranova y la costa atlántica de Canadá fue el destino preferido de los balleneros y pescadores de bacalao y de otras especies de peces³. Desde inicios del siglo XVII las expediciones balleneras se dirigirían a aguas cada vez más septentrionales, comenzando por las costas del norte de Noruega, Islandia y Groenlandia progresivamente penetraron más en el océano glacial hasta las islas Spitzberg o Svalbard y las aguas de los estrechos de Hudson y Davis. Terranova, sin que se abandonara nunca la eventual captura de ballenas o de focas, continuó siendo el destino preferente de las pesquerías bacaladeras hasta los inicios del siglo XVIII. Las expediciones balleneras al Ártico pervivieron hasta su abandono hacia mediados del siglo XVIII y durante las décadas finales de este siglo se ensayó la explotación de nuevos cazaderos en el Atlántico meridional, preferentemente en las costas de la Patagonia.

4.1. IMPOSICIÓN DE RENTAS Y EXACCIONES

Las pesquerías transoceánicas, a pesar de la lejanía del destino de sus actividades y de su estructura y organización alejada del tradicional mundo de la pesca del litoral, fueron también sometidas, tanto a exacciones de raigambre netamente señorial como a impuestos y rentas, exigidas por diversas autoridades e, incluso, algunas instituciones gremiales y eclesiásticas. Es el caso, por ejemplo, de la Cofradía de Mareantes de Deba que en 1675 estableció que todos los marineros empleados en expediciones balleneras o bacaladeras abonaran a la Cofradía dos reales de vellón por cada barrica de grasa o carga de bacalao que obtuviesen de soldada⁴.

Las embarcaciones dedicadas a las pesquerías eran, en general, buques de grandes proporciones, de manera que eran muy pocos los puertos existentes en la provincia capaces de acogerlas. Los problemas de la mayoría de los puertos se manifestaban, no tanto en su capacidad física para poder albergar barcos de cierto tamaño, sino en sus inadecuados accesos, ya que la mayoría se ubicaban en desembocaduras de los ríos. El de Hondarribia constituye un ejemplo paradigmático al respecto. Ubicado en la misma frontera, a lo largo del siglo XVI actuó, al igual que Pasaia, como refugio de invierno de parte de la poderosa flota pesquera labortana. Pero a diferencia del puerto de Pasaia, los pesqueros que invernanaban y se aprestaban para las pesquerías en Hondarribia eran en general de tonelaje medio o pequeño. El tipo de embarcación que predomina en los registros de la rentería de Hondarribia es el navío, embarcaciones que rondaban en torno a las 60-70 toneladas de arqueo. También

3 Entre otras especies capturadas a veces en Terranova hay que mencionar el salmón. Por ejemplo, en 1587 el navío *La Maria de San Vizente*, propiedad del labortano Juan de Benessa, vecino de Ziburu, regresaba a Hondarribia desde Terranova cargado de salmón salado, embasado en barricas (A.M.F., C, 5, II, 5, 3).

4 “...Yten es condizion que todos los marineros que fueren a la pesqueria de ballena asi a la Noruega como los puertos de Galicia y demas partes ayan de pagar dos reales de vellon de cada barrica que tubieren, y tambien todos los marineros que fueren a la pesca de bacallao dos reales de cada carga // (fol. 46 r.)...” (A.H.P.G., 2/2031).

invernaban algunas naos de modestas dimensiones, de en torno a las 100-150 toneladas de arqueo. El destino de la gran mayoría de los pesqueros labortanos que invernaban en Hondarribia eran las pesquerías de bacalao o de otras especies de pescado. Este predominio de pesqueros de menor tamaño, que en otros puertos de invernada como Pasaia era una consecuencia de las dificultades que entrañaba el sortear la barra arenosa de la desembocadura del Bidasoa, de manera que el puerto de Hondarribia resultaba demasiado peligrosa para trasladar a la misma barcos de dimensiones más destacadas. Esta accesibilidad peligrosa del puerto de Hondarribia se puso de manifiesto de manera dramática en el temporal que azotó durante los días finales del mes de marzo de 1587. En aquella ocasión se fueron a pique una nao y cinco navíos labortanos -otro navío más quedó encallado en el arenal- que se hallaban aprestadas en espera del buen tiempo para zarpar con destino a la pesquería de bacalao en Terranova⁵.

Los concejos como San Sebastián o Getaria, bajo cuya jurisdicción se hallaban los pocos puertos de condiciones físicas óptimas existentes, se valían de este hecho para exigir diversos derechos y exacciones a los grandes pesqueros, que no tenían otra posibilidad más que acogerse en sus puertos. Este fue el origen de diversos conflictos entre las autoridades e instituciones, receptoras de rentas, enclavadas en dichos puertos, y los propietarios y oficiales de los pesqueros que arribaban a ellos. La situación privilegiada de determinados puertos dio origen a muchos abusos cometidos por los que percibían estas rentas, como es el caso de los que cometían los arrendadores de la sisa de Getaria. Dicho impuesto se recaudaba, por concesión real, para sufragar los gastos de mantenimiento del puerto y se exigía a todos los buques, mercantes y pesqueros, que arribasen. Este puerto de excelentes condiciones, acogía a los grandes buques de los armadores de los alrededores y de la mitad occidental del litoral guipuzcoano. Servía de puerto de refugio para el desarrollo de sus labores de apresto y estiba⁶. Los arrendadores de la sisa de Getaria establecieron un sistema de recaudación abusivo, consistente en cobrar por adelantado la mitad de la cantidad que a cada barco pesquero correspondía contribuir a su regreso de las pesquerías. Para ello establecían contratos con los maestros de los pesqueros que zarpaban a sus destinos, de manera que éstos

5 De los 46 registros conservados de pesqueros labortanos que invernaron en Hondarribia, tan sólo seis eran balleneros y tipológicamente predominaban los navíos con 33 unidades. Hasta la década de los 70 sus destinos eran diversos: en 1534 un ballenero, en 1535 un pesquero con destino a Irlanda, otro en 1540, otro en 1541 con destino a Inglaterra, en 1567 una nao y un navío para la pesca de bacalao en Terranova, en 1568 una nao ballenera a Terranova, en 1569 un navío bacaladero a Terranova, en 1570 una nao bacaladera a Terranova, en 1571 una nao a Terranova y un navío a Irlanda. En lo sucesivo su único destino sería Terranova y predominarían las expediciones pesqueras de bacalao: en 1572 un navío, otro en 1573, en 1574 dos naos -una ballenera- y un navío, en 1575 una nao y dos navíos, en 1576 tres navíos -uno ballenero-, en 1579 una nao ballenera, en 1582 una nao y un navío, en 1583 un navío, en 1584 una nao, en 1585 una nao y dos navíos, en 1586 cuatro navíos -uno ballenero-, en 1587 dos naos y ocho navíos -uno ballenero- y en 1588 una nao y tres navíos (A.M.F., C, 5, II, 5, 1; C, 5, II, 5, 2; C, 5, II, 5, 3).

6 Es sabido que el principal puerto refugio de la provincia era el de Pasaia. En ella se acogían e invernaban la mayoría de los grandes barcos, incluidos por supuesto los dedicados a las pesquerías. Pero el de Getaria, aunque sea en un grado mucho menor, también ejercía las funciones de puerto refugio, no sólo para las chalupas de los pescadores de los alrededores, sino para las grandes embarcaciones dedicadas a otras actividades. Esta función del puerto de Getaria se extendió hasta el siglo XVIII. Así, entre las limosnas entregadas por diversos navíos balleneros a la ermita de Santa Bárbara de Zarautz entre 1705-1717, en las cuentas de 1711 se menciona al “...navio de Guetaria...”, prueba, quizás, de que era aprestado en el citado puerto (ADSS, Zarautz: Santa María la Real, Libro de la ermita de Santa Bárbara de Zarautz (1705-1851)).

se comprometían a pagar a su regreso de las pesquerías la mitad de la cantidad total de la sisa, arribasen o no al puerto de Getaria. En caso contrario, deberían abonar la totalidad del impuesto en caso de arribada a Getaria. Mediante este sistema, los recaudadores de la sisa de Getaria cobraban impuestos de todos los barcos pesqueros de los alrededores. Estos preferían pagar por adelantado la mitad, antes que arriesgarse a contribuir con su totalidad en el más que probable caso de tener que acogerse en Getaria a su regreso.

Por supuesto, estas prácticas fueron origen de ocasionales pleitos. En 1567 el capitán García de Uribe, de Lekeitio, se concertó con Domingo Alos de Amilibia, de Deba, para armar su nao con destino a la pesquería de bacalao en Terranova. La nao zarpó de Deba, cargada de hierro para Sevilla, desde donde acudiría a Terranova. En ese momento Domingo Alos se concertó con Martín de Iceta, arrendador de la sisa de Getaria, para pagarle siete ducados de oro arribara o no la nao a Getaria a su regreso desde Terranova. Pero al volver de la pesquería la nao no recaló en Getaria y su propietario, el capitán García de Uribe, se negó en consecuencia a entregar la cantidad debida al recaudador de Getaria. Éste en 1573 le demandó ante el tribunal del Corregimiento el importe de los siete ducados de oro. Los testimonios aportados en el pleito confirman que de haber arribado la nao a Getaria sin mediar concierto alguno con su recaudador de la sisa, le hubiera correspondido el abono de catorce ducados de oro. El corregidor sentenció a favor del recaudador⁷.

En San Sebastián, de acuerdo con las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro, confirmadas en 1491, todos los pesqueros que acudiesen a los puertos de su jurisdicción, tanto dedicados a la pesca del litoral como a las pesquerías transoceánicas, debían contribuir a dicha hermandad con el 2% del valor de sus capturas. Contribución destinada a sufragar los gastos derivados de las fogatas que se encendían de noche, a modo de faros, para señalar la ubicación de dichos puertos, y de las misas que se celebraban en la capilla de San Pedro de la parroquia de Santa María de San Sebastián y en la parroquia de San Pedro de la homónima localidad de Pasaia. En las Juntas Generales de Hernani de 1551 Hondarribia se quejaba de esta exacción. Al mismo tiempo, Errenteria, interesada en menguar el dominio de San Sebastián sobre el puerto de Pasaia, pedía que la Provincia apoyase la causa que San Juan de Luz y Ziburu habían iniciado contra San Sebastián en la Chancillería de Valladolid, en contra de las exacciones que cometía a las naos que invernan en Pasaia, obligándoles a proveerse de sidra y víveres de San Sebastián. La Provincia decretó que apoyaría las propuestas de Hondarribia y Errenteria, siempre que San Sebastián no presentase las pruebas suficientes para apoyar sus exacciones⁸.

Pero en diversas ocasiones, los maestros de los pesqueros provenientes de las pesquerías transoceánicas se negaban al importe de la cantidad, motivando varios pleitos y disputas. En 1561 la Cofradía ganó una Real Ejecutoria, confirmando su derecho a recaudar la imposición, tras el pleito que sostuvo en la Chancillería contra Juanes de Azcue, vecino de Hondarribia,

7 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 232.

8 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Hernani 14/24 Noviembre 1551. acerca de las exacciones impuestas por San Sebastián en Pasajes véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 40, 42.

que se negó a pagar esta renta tras su regreso de la pesquería de bacalao desde Terranova⁹. En 1601 fueron el mayordomo de la parroquia y los regidores de Pasai San Pedro los que demandaron ante el tribunal del Corregimiento a Martín de Noblecía y al capitán Martín de Arriola Portu, armadores de una nao que volvió de Terranova, vecinos de San Sebastián, por el importe de esta contribución¹⁰.

Este último es un claro ejemplo de que, en ocasiones, los intereses que se movían en torno a la economía marítima eran mucho más complejos que la obtención de unos beneficios económicos. En este caso, siendo los demandados vecinos de San Sebastián, las autoridades de la Cofradía de Mareantes de San Pedro no les impusieron ninguna demanda por su negativa a contribuir con el impuesto. Hay que tener en cuenta que eran los miembros de la Cofradía de San Pedro quienes integraban las tripulaciones de los pesqueros que acudían a las pesquerías transoceánicas. Ésta bien pudo ser una de las razones por las que los mareantes, en este caso, se abstuvieron de exigirles el importe de la contribución. De las alegaciones de los inculpados se desprende que en San Sebastián existía la práctica de no cobrar este impuesto a los pesqueros de sus vecinos. Efectivamente Martín de Noblecía y el capitán Martín de Arriola Portu alegaron que como vecinos de San Sebastián no les correspondía contribuir este impuesto. Mediante este fraude los marineros de la Cofradía de San Pedro, aunque sufrían una disminución de los ingresos para su congregación, podían acceder a mejores condiciones salariales, al disminuir los gastos de los pesqueros en que se empleaban. Además, fomentaban la permanencia de sus empleos en los pesqueros de San Sebastián; pesqueros promocionados con esta exención de la que no disfrutaban las embarcaciones de los demás puertos de la provincia.

Por supuesto, esta exención era muy favorable para los armadores de San Sebastián, cuyos beneficios siempre superarían a los de los demás puertos, tanto por tener que hacer frente a unos gastos fijos menores, como, y en consecuencia, por ofertar sus productos a unos precios más competitivos. Es muy significativo, en suma, el apoyo concedido por los regidores de Pasai San Pedro al mayordomo de su parroquia en la reclamación del importe del impuesto a los dos armadores de San Sebastián, pues eran las autoridades de una población sometida a la jurisdicción de San Sebastián y a la contribución del impuesto recaudado por la Cofradía de San Pedro. También resulta muy significativo que los denunciados por la Cofradía, por su negativa a pagar este impuesto, fueran siempre vecinos de Hondarribia, tanto en los casos que se han comentado como en los que se van a analizar a continuación. En suma, vecinos de Pasaia y de Hondarribia eran obligados a contribuir, mientras veían cómo la Cofradía continuamente cometía delito de connivencia, obviando el cobro del impuesto a los vecinos de San Sebastián. Efectivamente, también con posterioridad algunos vecinos de Hondarribia trataron de evitar el pago del impuesto debido a la Cofradía. En 1620 Juanes de Cigarroa y Juanes de Aldasoro, vecinos de Hondarribia, se negaron a pagar el impuesto debido por sus dos navíos cargados de bacalao, de manera que fueron demandados por la Cofradía ante el tribunal del Corregimiento¹¹.

9 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 258.

10 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 581.

11 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 258.

Además de la Cofradía de San Pedro, otras instituciones también exigían impuestos y exacciones a los pesqueros que acudían a los puertos pertenecientes a la jurisdicción de San Sebastián. Destacan, sobre todo, las exacciones que el concejo de la villa imponía valiéndose de sus ordenanzas. Exacciones consistentes en obligar a todos los barcos que accedían a sus puertos a tener que descargar exclusivamente en el puerto de San Sebastián, a tomar lastre exclusivamente del Regidor Torrero de Pasaia, o a aprovisionarse exclusivamente de sidras y chacolíes de la cosecha de la ciudad¹².

En lo que a la carga y descarga de los barcos se refiere, con objeto de fomentar el propio puerto de San Sebastián frente al de Pasaia, la ordenanza municipal nº103, redactada en 1489, prohibía las cargas y descargas de barcos en Pasaia sin expresa licencia de los alcaldes y regidores de la villa. Esta ordenanza originó el abuso consistente en obligar a los barcos a acudir siempre al puerto de San Sebastián. Por supuesto, el objetivo de esta práctica era centralizar el comercio en la propia villa y el concejo no estaba dispuesto a admitir ninguna práctica que en cierto modo pusiera en entredicho dicha exclusividad. Así, en 1587 Pierres de Bocal, vecino de San Juan de Luz, comenzó a transbordar los barriles de grasa traídos en su nao desde Terranova a pinazas labortanas para transportarlos desde Pasaia a su domicilio. Las autoridades de San Sebastián le denunciaron por infringir, por una parte, la norma municipal que prohibía todo acto de comercio o de carga y descarga en el puerto de Pasaia y, por otra, la real pragmática que prohibía cargar barcos extranjeros habiendo de naturales.

El acusado alegó que en la descarga de la nao no hubo ningún acto de comercio, ya que se limitó a descargar unos productos propios de una embarcación de su propiedad para conducirlos a su domicilio, de manera que consideraba que dichas acusaciones no le atañían. Pero el concejo de San Sebastián, aunque sabedora de que en este caso no hubo acto de comercio, lo que pretendía era defender el volumen de comercio de la villa, impidiendo actividades como la denunciada. Es decir, era consciente de que, de permitir a los armadores labortanos descargar sus naos a su antojo y transportar sus productos a sus lugares de origen, con la excusa de que no se trataba de actos de comercio, podría provocar la desviación a Lapurdi de parte del mercado de los productos de las pesquerías de San Sebastián. En consecuencia, el alcalde de San Sebastián, actuando en primera instancia, le impuso una condena ejemplar embargando tanto la pinaza, también de su propiedad, como el cargamento de barriles de grasa. Pierres de Bocal apeló ante la Chancillería de Valladolid, pero este tribunal confirmó en 1588 la sentencia emitida en primera instancia¹³.

En 1603, en las Juntas Generales reunidas en Bergara, el representante de Mutriku se quejaba de las exacciones que San Sebastián cometía contra los dueños y maestros de navíos de la provincia, obligándoles a descargar los productos de las pesquerías en el puerto de San Sebastián y a aprovisionarse de la sidra de los cosecheros de la villa. Idénticas razones a las

12 En cuanto a las disputas originadas en torno a la venta de sidra a lo largo de la Edad Moderna véase: BANÚ Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 53, 57, 110, 143, 145, 148-149, 202, 204, 235, 258, 260-261.

13 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Zarandona y Wals, Pleitos Olvidados, C. 1359-1 L. 287.

esgrimidas por los labortanos cincuenta años antes, en 1551⁴. Añadía que los Regidores Torreros de Pasaia obligaban a las embarcaciones a la descarga en tierra del lastre que aportaban, lastre que después revendían a los que lo precisaran¹⁵. San Sebastián trataba de centralizar en su puerto toda la negociación que de los productos de las pesquerías se hacía en la provincia. En consecuencia, en las Juntas Generales celebradas en Hernani en 1605, Mutriku volvió a quejarse al respecto, así como de los otros abusos que San Sebastián cometía en torno a los lastres y las sidras¹⁶. A pesar de todo San Sebastián continuó con las imposiciones.

Los registros de la rentería de Hondarribia son muy elocuentes acerca del fenómeno de la concentración de la actividad de las pesquerías en los puertos pertenecientes a la jurisdicción de San Sebastián. Antes se mencionaba que a pesar de los peligros de la desembocadura del Bidasoa, la intensa cercanía del puerto de Hondarribia con Lapurdi debió constituir la razón que impulsaba a algunos armadores y propietarios de pesqueros labortanos a optar por este puerto a la hora de albergar sus pesqueros en invierno. Efectivamente, para los labortanos resultaba un lugar idóneo para aprestar y avituallar las embarcaciones sin trasladarse apenas de su provincia y de sus lugares de residencia. Además, a diferencia de lo que sucedía en el puerto de Pasaia, donde San Sebastián imponía severas restricciones al abastecimiento de las embarcaciones especialmente en lo relativo a la sidra, las ordenanzas municipales de Hondarribia no contenían ninguna limitación para que los labortanos avituallaran sus barcos con productos de su cosecha, obligándoles tan sólo a cargar y descargar dichos productos en la rentería municipal¹⁷. Con todo, los últimos registros relativos a pesqueros labortanos invernando y aprestándose en Hondarribia son del año 1588. En adelante, en esta documentación de la rentería de Hondarribia, no hay más noticias acerca de la invernada de pesqueros labortanos en su puerto y todos los datos son relativos a los que lo hacían en Pasaia. Es más, durante todo el siglo XVII hay noticias incluso de propietarios de pesqueros vecinos de Hendaya que optaban por trasladar sus embarcaciones al puerto de Pasaia¹⁸. En suma, se constata la huida de la actividad del acogimiento y apresto de pesqueros labortanos hacia los puertos pertenecientes a la jurisdicción de San Sebastián, ya sea por los desastres naturales como el de 1587 en que naufragaron seis pesqueros labortanos en Hondarribia, ya por el estallido de la guerra entre Francia y España en 1589 o ya sencillamente por las maniobras emprendidas por San Sebastián al efecto. Este fenómeno está estrechamente vinculado con las transformaciones experimentadas por la propia estructura empresarial, a las que más adelante se aludirá, ya que la concentración bajo el control de San Sebastián de las actividades marítimas más lucrativas se produjo de manera coetánea a la formación de grupos

14 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Hernani 14/24 Noviembre 1551.

15 A.G.G.-G.A.O., R.13.

16 A.G.G.-G.A.O., R.14.

17 A.M.F., A, 5, 1, 1.

18 En la documentación posterior a 1588 tan sólo se citan algunos pocos pesqueros propiedad de vecinos de Hondarribia que invernaron en su puerto. Concretamente, en 1603 se cita una nao que acudió a Terranova y en 1652 un ballenero que acudió al Ártico (A.M.F., C, 5, II, 5, 3; C, 5, II, 6, 1; C, 5, II, 6, 2; C, 5, II, 6, 3).

de empresarios, armadores y dueños de embarcaciones, que en adelante protagonizarían el armamento de los pesqueros propios, así como de los labortanos que invernaban en Pasaia bajo su consignación.

Hacia finales del siglo XVII, a raíz de la decadencia de la flota ballenera guipuzcoana, fueron en aumento las exacciones que en los puertos de San Sebastián se exigían, especialmente a los pesqueros labortanos que invernaban y se aprestaban en Pasaia, lo que provocó la reproducción de las acciones en su contra, esta vez protagonizadas por los armadores labortanos. En 1680 los diputados de San Juan de Luz y Ziburu remitieron a la Provincia un memorial exponiendo una serie de quejas contra los abusos que se cometían en San Sebastián: les obligaban a aprovisionarse de sidra y chacolí de la jurisdicción de la ciudad, de acuerdo con la ordenanza municipal nº148; los oficiales de la Inquisición querían aumentar la cantidad que percibían por las visitas de los navíos extranjeros, de diez reales por cada cuarenta barricas de grasa que cobraban, a quince reales; las autoridades de San Sebastián les obligaban a descargar sus barcos en el puerto de la ciudad; a los barcos que invernaban en Pasaia les cobraban el derecho de un real de plata por tonelada y cada pinaza que acudía con pertrechos para aprestar dichos barcos para las pesquerías debía abonar 50 reales de plata¹⁹; y el Regidor Torrero les quería aumentar de dos a ocho reales de plata la contribución por la carga y descarga del lastre. Unos años más tarde, en 1716, mediante una Real Ejecutoria, San Sebastián consiguió, en contra de las pretensiones de los labortanos, la confirmación de una ordenanza municipal que obligaba a todo barco que arribase a su puerto con vituallas a descargar la mitad. Los labortanos se oponían a esta ordenanza pues San Sebastián la hizo extensiva a los pesqueros que regresaban cargados de bacalao. Consecuentemente, don Juan de Goyeneche y don Juan de Leremburu, diputados de la provincia de Lapurdi, se quejaron ante las Juntas Generales, reunidas en San Sebastián, de que en dicha ciudad se obligaba a los pesqueros labortanos a descargar la mitad del bacalao e incluso de las vituallas que transportaban. Sin embargo, la Junta se excusó de no poder hacer nada al respecto²⁰.

El memorial de 1680 fue redactado a consecuencia del embargo impuesto por la ciudad a los pesqueros labortanos, impidiendo su partida a las pesquerías, debido a que sus propietarios y armadores habían pretendido que la mitad de su provisión de sidra y chacolí proviniera de Lapurdi. La Provincia les otorgó el permiso para zarpar dando fianzas, pero las autoridades municipales de San Sebastián se negaron a ello. Por fin, los consultores legales de la Provincia también abogaron por hacer cumplir las ordenanzas de San Sebastián y obligar a los labortanos a aprovisionarse de sidras de los vecinos de la ciudad²¹. Nuevamente en 1682 y

19 Ambas cantidades se cobraban desde 1677, junto con otros gravámenes, para sufragar los gastos de limpieza del puerto de Pasaia (GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana en los años de superación de la crisis económica del siglo XVII*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994, pp. 104-105).

20 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,7.

21 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/16. Los datos correspondientes al aprovisionamiento de sidra y de chacolí de los pesqueros guipuzcoanos y labortanos que en 1681 invernaron en el puerto de Pasaia son muy ilustrativos acerca del gran negocio que dicha actividad suponía para los cosecheros de San Sebastián. Se estimaba que en las expediciones balleneras y bacaladeras se precisaban dos barricas y media de sidra por cada tripulante y una barrica de chacolí para cuatro tripulantes. Los ocho balleneros y cuatro bacaladeros guipuzcoanos, dotados de 480 tripulantes, embarcaron

en 1689 pretendieron los labortanos aprovisionarse de la mitad de las sidras y chacolíes provenientes de su provincia, bajo la amenaza que de lo contrario trasladarían sus barcos desde Pasaia al puerto de Socoa, en San Juan de Luz. Amenaza que materializaron durante los años finales del siglo XVII, hasta 1701. Ese año, tras una nueva solicitud de San Juan de Luz y Ziburu de que se les permitiese embarcar la mitad de las sidras y chacolíes, con la promesa que de concederles la pretensión volverían a invernar sus navíos en Pasaia, y tras muchas disputas en el seno del ayuntamiento de la ciudad, se les otorgó la autorización que pretendían²².

Con todo, periódicamente los conflictos en torno al permiso otorgado a los labortanos se agudizarían, coincidiendo con los años de malas cosechas de sidra. La aldea o población de Altza, perteneciente a la jurisdicción de San Sebastián, fue una de las principales protagonistas de estos conflictos. Esta aldea en 1492 firmó un contrato con la villa de San Sebastián para que sus cosecheros de sidra se beneficiaran también de las ventas a los barcos que se aprestaban en el puerto de Pasaia, hasta entonces disfrutadas en exclusiva por los vecinos. En años de mala cosecha la ciudad de San Sebastián autorizaba a los pesqueros labortanos para aprovisionarse de la totalidad de sidras y chacolíes en su tierra, en atención a la escasez de que se padecía en la ciudad. Esto es lo que sucedió en 1726, lo que impulsó a los vecinos de Altza a solicitar al regimiento de San Sebastián que se derogara el permiso de 1701 y se cumpliera estrictamente el contenido de las ordenanzas municipales, obligando a los pesqueros labortanos a aprovisionarse exclusivamente con sidra de la jurisdicción de San Sebastián. Tras la pertinente votación, venció la opinión contraria a Altza, con que el regimiento de San Sebastián volvió a refrendar el permiso otorgado a los labortanos en 1701. Ello impulsó a la aldea de Altza a demandar a la ciudad de San Sebastián ante el tribunal del Corregimiento en 1727²³.

1.200 barricas de sidra y 144 barricas de chacolí; los ocho balleneros y siete bacaladeros labortanos, dotados de 711 tripulantes, embarcaron 1.777 barricas de sidra y 194 barricas de chacolí. En suma, en 1681 para el aprovisionamiento de ambas flotas se necesitaron 2.977 barricas de sidra y 338 barricas de chacolí (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 91).

22 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/39. Véase el documento nº28 del Apéndice Documental.

23 El regimiento de San Sebastián de 1726 apoyó por mayoría la opinión de su alcalde don Joseph Jacinto de Mendizabal: "...Dixo que aunque se expresaron en el voto que dio don Juan Francisco de Orendain en la concurrencia de Ciudad y Vecinos expeciales del día tres de septiembre de mill setecientos y uno las muchas razones y combeniencias que resultarían de conceder a los lavortanos la moderacion de la hordenanza en no precisarlos a llevar mas de la // (fol. 10 v.) mitad de sidras que necesitarian sus navios aprestandolos en el puerto y canal de los Passages para las pesquerias de ballenas y bacallao y de haverlo concedido assi en acuerdo echo aquel dia pareciendo necessaria y combiniente la equidad como resultta del dicho acuerdo ha enseñado la experiencia que se tiene desde entonces a ora lo azertado de la resolucion por las utilidades que en particular y en comun ha producido esta equidad a la ziedad, a sus vecinos y moradores y a toda la tierra del contorno; pues siendo todos estos años passados mas de veinte los navios que se aprestan en dicho puerto passa de zinquenta mill excudos en dinero efectibo de utilidad añual para el pais lo que esta navegacion produce en veneficio de la ziedad en sus rentas, de la provincia en su donativo y impuesto, del Consulado en sus derechos, de los tenderos en el despacho de la ropa que consume la jente que se embarca y de la misma jente, carpinteros, toneleros, herreros, poleeros, remeros, estañeros, zapateros, texeros, arrieros, bueierizos // (fol. 11 r.), barqueros, mesoneros y posaderos y en todos los demas gremios sin exsepcion aun de los labradores y expecialmente de los de la poblacion de Alza, que con nombre de Podavines trabajan en sacar y meter lastre y otros ussos de los navios, de manera que esta grande utilidad es incomparablemente de mas atencion y mas quantioso que el que representan en su memorial los jurados y vecinos de dicha poblacion de Alza. Y aunque en la apariencia parece que sera grande presiado con el rigor de la hordenanza a los labortanos a que en sus navios

Este pleito concluyó en 1730 con la obtención por la población de Altza de una Real Ejecutoria, en contra de las prácticas de la ciudad, confirmando la ordenanza municipal de San Sebastián y los Fueros de la Provincia que mandaban que los labortanos se debían aprovisionar con sidras de los naturales. El conflicto provenía de que Altza constituía uno de los principales centros de producción de sidra del entorno. Pero los vecinos de Altza no se beneficiaban cuanto deseaban de sus cosechas ni de las ventajas de la ordenanza de San Sebastián, que mandaba que los barcos pesqueros se aprovisionaran preferentemente con sidras de los vecinos de intramuros de la ciudad. Efectivamente, eran los grandes propietarios de tierras y caseríos residentes en la propia ciudad quienes sobre todo disfrutaban de la exclusividad otorgada por la ordenanza, ya que, con objeto de favorecer sus intereses frente a los de otros cosecheros residentes extramuros en la jurisdicción de la ciudad, las autoridades municipales interpretaban que dicha ordenanza beneficiaba preferentemente a los cosecheros residentes intramuros en la ciudad. En años de escasez estos cosecheros de San Sebastián admitían a los labortanos aprovisionarse de sidras de su provincia, sin tener en cuenta si los vecinos de Altza disponían de suficientes excedentes.

Así en 1732, por denuncia de Altza, el Corregidor inició acciones contra cinco balleneros labortanos que se habían aprovisionado con sidra de Lapurdi. A fines de ese mismo año el alcalde de Altza volvía a quejarse ante la Diputación de que en contra de los Fueros los balleneros labortanos se estaban aprovisionando de sidra de Lapurdi. La Diputación a principios de 1733 ordenó a las autoridades de San Sebastián que cumplieran lo mandado por los Fueros, impidiendo el abastecimiento de los balleneros con sidra labortana. Pero éstas respondieron que franquearon a los labortanos permisos para aprovisionarse en su tierra debido a la escasez de sidra que se padecía en la ciudad y solicitaban que, por esta vez, se permitiera transgredir la legislación al respecto. Los armadores de los balleneros labortanos, también, expresaron la misma petición, en atención a la escasez de sidra que se padecía. La

llevassen toda la sidra de esta cossecha sin permitirles que empleassen la mitad de la suia propia, no lo es en la realidad: asi porque yntentandose precisarlos con el rigor de la hordenanza retirarian sus navios y la navegacion del dicho puerto del Passage, causando el daño de no consumir aun la parte y porcion de sidra que aora llevan, como porque faltando esta nabegacion // (fol. 11 v.) faltaria tanvien la grande y comun utilidad que produce, no solo tan apreciable por la cantidad, sino tanvien porque se difunde y distribuie principalmente en los trabajadores y jente mas pobre. Y sobre ser este perjuicio tan grande y tan comun no puede ser vien vista la novedad de hir la ciudad contra su mismo echo, sin motibo expecial que altere la buena correspondencia entre las dos provincias, tan necessaria para su conservacion, maiormente en coiuntura en que parece hallarse los soberanos empeñados en consiliar la union de ambos reinos. De todo lo qual se imfiere que los dichos jurados han echo su rrepresentacion en la premeditacion y conocimiento del verdadero ynteres comun, sin que sean los mas perjudicados en la equidad concedida a los lavortanos y sin que tengan motibo de quexa de haverse contrabenido a su privilejio, pues han tenido y tienen la facultad de vender sus sidras a la canal y finalmente porque es mui notorio que para una cuba de sidra que vendan a dichos // (fol. 12 r.) navios los vecinos de dentro de la ziudad, vendan quatro los de la poblacion de Alza por la inmediacion en que viven al puerto del Pasaje y por todas estas razones y porque no se deven considerar las hordenanzas sino dispuestas para el mexor gobierno y maior utilidad de la ziudad y sus vecinos moradores; Su voto es que por esta maior utilidad se continue la execuzion y cumplimiento del expressado decreto sin que sea bisto derogar la dicha hordenanza y dejandola en su fuerza y vigor para siempre, que considerando la ziudad combeniente su mas rigurosa observancia resolviere practicarla, y que para hevitare todo abuso en ssi llevan o no para dichos navios la mitad de sidras, no se permita a ninguno de ellos la salida del puerto asta que justificando sus dueños o comisionarios ante qualquiera de los señores alcaldes haver comprado y embarcado // (fol. 12 v.) dicha mitad de sidras obtengan su licencia y permiso por donde conste a los señores rexidores que asistieren en la torre...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2004).

Diputación pidió a los armadores testimonios de la escasez, quienes presentaron certificados emitidos por las autoridades de Errenteria, Lezo, Oiartzun, Usurbil, Hernani y Orío, así como comunicaciones de los alcaldes de Usurbil, Oiartzun, Hondarribia, Pasai Donibane y Lezo negando a los armadores balleneros la entrega de ninguna cantidad de sidra, por necesitar la poca de que disponían para el surtido de sus vecinos. Ante todas estas pruebas referentes a la escasez de sidra el licenciado don Ignacio Francisco de Goenaga, consultor de la Provincia, aconsejaba a la Diputación que se permitiera, por esta vez, el surtido de los balleneros con sidra labortana. El concejo de Altza, en consecuencia, solicitó que se obligase a los balleneros labortanos a adquirir, al menos, algunas porciones de los excedentes de sidra que disponían en su comunidad²⁴.

En 1737 los consignatarios de los balleneros labortanos volvieron a solicitar a la Provincia permiso para aprovisionarse de sidra en Lapurdi, ante la escasez que se padecía en Gipuzkoa. También en esta ocasión San Sebastián les franqueó el permiso que solicitaban²⁵. En cambio, en 1755 San Sebastián, que disfrutaba de una cosecha de sidra abundante, se negó a que los labortanos se aprovisionaran con sidra de Lapurdi. Los interesados de la Compañía de Bayona, sin embargo, obtuvieron una real orden autorizando la provisión de sus balleneros con sidra labortana. Los consultores de la Provincia, aunque se mostraron favorables a que se cumpliera lo estipulado por los Fueros, aconsejaron a la Diputación que, por esta vez, se autorizara dicha provisión con sidra labortana, dando cumplimiento a la real orden, debido a lo avanzado de la estación. San Sebastián, mientras tanto, remitió a la Corte un memorial en contra del permiso concedido a los labortanos, apelando entre otras a la anteriormente citada Real Ejecutoria, obtenida en 1730 por Altza, en contra del propio San Sebastián, mandando que los labortanos se aprovisionaran con sidra de la jurisdicción de la ciudad²⁶. Este caso, en suma, es un claro exponente de la, desde el punto de vista actual, cínica actitud de las autoridades de la época a la hora de lograr la consecución de sus intereses, por encima de cualquier otra consideración.

Además de las rentas exigidas por los concejos, las instituciones de gobierno provincial y estatal también procedieron a imponer derechos sobre las pesquerías transoceánicas. A pesar de que en teoría la provincia y sus habitantes gozaban de un régimen de exención fiscal, en la práctica las acuciantes necesidades financieras de la Hacienda Real condujeron a que las autoridades de la Corona solicitaran a la Provincia la contribución de donativos más o menos voluntarios. De todas maneras, esta contribución a la Corona pronto se transformó, merced a las hábiles gestiones de las autoridades de la Provincia, en un instrumento más para la ampliación de las facultades gubernativas y fiscales de la institución provincial. Efectivamente, en 1629 la Provincia accedió a la concesión de un nuevo donativo a condición de que se le otorgara la facultad de imponer arbitrios para sufragar la cantidad demandada. Uno de los arbitrios recaudados a partir de 1630 sería el de los dos reales de vellón que cada

24 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/31.

25 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/33.

26 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/39. Véase el documento nº27 del Apéndice Documental.

carga de pescado debía abonar a la entrada o salida de la provincia²⁷. El Donativo sirvió además de eficaz instrumento para soslayar los intentos de la Corona de aplicar nuevos impuestos que afectasen a las pesquerías. Así en 1631 ante el propósito de imponer el estanco de la sal, la Diputación, reunida en San Sebastián, elaboró un memorial para la Corte exponiendo los perjuicios que derivarían de aplicarse dicho estanco. Afirmaba que el encarecimiento de la sal provocaría la extinción de las pesquerías de bacalao de Terranova y, en consecuencia, del Donativo que la Provincia otorgaba²⁸.

Como más adelante se comentará, los armadores e inversores de las compañías pesqueras también se percataron de que la contribución del Donativo podía transformarse en un instrumento para contrarrestar la competencia ejercida por las flotas pesqueras extranjeras, especialmente por la labortana. Así, tras diversas gestiones, en 1639 obtuvieron una Real Cédula rebajando de dos a uno los reales que por cada carga de bacalao debían contribuir los naturales que aportasen bacalao de las pesquerías²⁹. Más tarde, en las Juntas Generales de Segura de 1664 se concedió la exención a los barcos naturales, de manera que en lo sucesivo el Donativo afectaría solamente al bacalao aportado por los extranjeros³⁰.

4.2. ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LAS PESQUERÍAS DE CUÑO PROTECCIONISTA

A diferencia de la pesca del litoral, las pesquerías transoceánicas se desarrollaban en lejanos ámbitos marítimos, en muchas ocasiones bajo soberanía de potencias extranjeras. Ya para inicios del siglo XVI importantes contingentes de embarcaciones acudían a las pesquerías de Irlanda y a las cacerías de ballenas a puertos de la cornisa cantábrica, especialmente de Galicia; estas expediciones, precursoras de las que después se desarrollarían en aguas americanas y del Ártico, han merecido recientes estudios³¹. Eran campañas de varios meses, las balleneras desde octubre hasta marzo y las de Irlanda desde junio hasta principios de noviembre. Las principales capturas de Irlanda eran de merluza que se salaba y, sobre todo, se secaba, denominándose a la merluza seca “pescado cecial”. Exponente de la gran importancia

27 GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica...*, op. cit., pp. 75-77.

28 “Lo primero que con la carestia del estanco y no pudiendo meter sal de diferentes reinos es ynposible puedan navegar a Terranova a la pesca de bacallaos por que creceria su preçio segun el de la sal de manera que no se pudiese comprar por causa que cada carga de bacallao para salarse a menester dos anegas y media y suelen comprar la anega a dos reales y quando mas cara a çinco reales y aun pareciendoles cara an dexado de yr navios a Terranova por la carestia de la sal de manera que si se huviese de executar la dicha ynposicion cesaria la provision muy ymportante y comun de todo el reyno para dias de pescado.

Çesaria tambien el poder pagar a su magestad el donativo de los 70.000 ducados que esta provinçia tiene ofreçido a su magestad por que de la renta de bacallao que se trae se cobran en sola la villa de San Sebastian 3.000 ducados poco mas o menos...” (A.G.G.-G.A.O., R.22).

29 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 69.

30 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6.

31 Véanse, entre otros: ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “<<...leben...las colas a las varrigas de los bufos...>>: balleneros guipuzcoanos...”, op. cit.; BARKHAM, M.: “La industria pesquera en el País Vasco...”, op. cit., pp. 45-54.

de estas pesquerías en 1534 se armaron en Gipuzkoa para la cacería de ballenas en Galicia dos naos de 125 y 100 toneladas, tres carabelas de entre 80 y 90 toneladas y una zabra de 25 toneladas, y para las pesquerías de Irlanda cinco naos de entre 80 y 170 toneladas, diez carabelas de entre 40 y 120 toneladas y una zabra de 40 toneladas (véase el cuadro nº5 del Apéndice Estadístico).

El desarrollo de estas pesquerías en aguas europeas implicaba que se produjeran fenómenos de competencia e incluso de enfrentamientos entre los guipuzcoanos y los foráneos, también, interesados en las pesquerías. La competencia extranjera se materializó de dos maneras: por una parte, en acciones que trataban de impedir la presencia de la flota guipuzcoana en determinados caladeros, y por otra parte, en forma de competencia comercial, exportando sus productos de las pesquerías a los mercados peninsulares. Ya a principios del siglo XVI se debieron notar los efectos de la competencia extranjera, pues los inversores en las cacerías de ballenas, que se desarrollaban en toda la cornisa cantábrica, obtuvieron en 1521 una Real Cédula prohibiendo a los extranjeros cazar ballenas en Galicia³². De todas maneras hacia mediados del siglo XVI dicha competencia no debía ser aún muy intensa, pues en 1554 la Provincia obtuvo una Real Cédula autorizando la exportación a Francia, entre otros, de grasa de ballena y bacalao, como contrapartida de las importaciones de cereales y materiales para la construcción naval³³. Es más, parece que las pesquerías vasco-peninsulares ocupaban un puesto preeminente en comparación con las de otros países. Así, en 1555 la Provincia elaboró un amplio informe acerca de los daños provocados a los franceses en el curso de la guerra que enfrentaba a ambas Coronas. Afirmaban que, entre otras “azañas”, tan sólo en Terranova habían matado a más de 500 hombres y apresado más de 200 barcos grandes cargados de bacalao y que habían conseguido acabar con la navegación a Terranova de los franceses, que constituía su principal actividad marítima³⁴. Aunque estas afirmaciones eran exageradas son una muestra de la posición hegemónica y dominante de las pesquerías guipuzcoanas.

Las pesquerías de los vascos peninsulares³⁵ alcanzaron su apogeo durante la segunda mitad del siglo XVI, con el definitivo cambio de orientación de sus esfuerzos marítimos desde las aguas europeas a las de Terranova. Este cambio fue motivado tanto por la enorme riqueza de los bancos canadienses como por la progresiva degradación de las relaciones con la Inglaterra de Isabel I (1558-1603) que harían imposible la continuidad de las pesquerías en las Islas Británicas³⁶. Según las aportaciones de los investigadores más destacados en la materia, a

32 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/7.

33 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/15.

34 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/11. Véase al respecto: AZPIAZU, J.A.: “Guerra y supervivencia. Un episodio del curso guipuzcoano de mediados del siglo XVI”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 279-300.

35 Lo mismo se observa en el caso de las pesquerías labortanas. Véase al respecto: TURGEON, L.: “Pêches basques du Labourd dans le golfe et l’estuaire du Saint-Laurent au XVIe siècle”, en: MOLLAT, M. (Ed.): *L’aventure maritime...*, op. cit., pp. 165-169.

36 Las últimas referencias halladas en el curso de esta investigación relativas al armamento de expediciones pesqueras destinadas a Irlanda corresponden al año 1571. Significativamente son relativas a un navío de San Juan de Luz que invernaba en el puerto de Hondarribia tras su regreso desde Irlanda cargado de arenque blanco (A.M.F., C, 5, II, 5, 2).

partir de las décadas de los 50-60 del siglo XVI las compañías pesqueras se transformaron en “empresas a gran escala”. Para maximizar las inversiones, los mayores buques de que se disponía se dedicarían a las pesquerías de Terranova. Las anteriores expediciones mayormente de carácter mixto, dedicadas tanto a la captura de ballenas como a la de bacalao, serían sustituidas por compañías exclusivamente dedicadas a alguna de las dos actividades. Durante este período de auge, anualmente se armaban en el País Vasco peninsular unas quince grandes naos para la cacería de ballenas y de veinte a veinticinco naos, de menores dimensiones, para la pesquería de bacalao³⁷. Es cierto que los pescadores de localidades como Orio, afectados por severas limitaciones para el desarrollo de la pesca en sus lugares de origen, no abandonaron durante la segunda mitad del siglo XVI sus expediciones balleneras a aguas de Galicia y Asturias, aunque estas sufrieron un importante descenso a consecuencia del masivo embarque de los marineros en expediciones destinadas a Terranova³⁸. Por ejemplo en 1571 los armadores asturianos de una compañía dedicada a la caza de ballenas en Gijón tuvieron que apoderar a dos vecinos de Cangas para que acudieran a Orio y a otras localidades guipuzcoanas a contratar 14 ó 16 marineros. Consiguieron contratarlos en Orio y Zarautz tras muchas dificultades, pues la mayoría de los mareantes estaban en Terranova³⁹.

Con todo, la mayoría de los investigadores que se han acercado al estudio de las grandes pesquerías de los vascos peninsulares coinciden en que durante las décadas finales del siglo XVI las pesquerías de Terranova experimentaron una serie de graves dificultades, derivadas de diversas causas. Una de las principales debió ser la política belicista emprendida por la Corona en el norte de Europa. Esta política incidía negativamente sobre las pesquerías, tanto por las pérdidas directas, derivadas de las acciones de combate o de los corsarios enemigos, como, indirectamente, por la pérdida de diversos mercados europeos ubicados en países enemigos, por las continuas levas de marinería y embargos de los barcos pesqueros para servir en la Armada, etc. En suma, aumento de la inseguridad que provocaba el paulatino crecimiento de las dificultades para la obtención de los medios financieros necesarios para armar las expediciones: retirada de inversiones, dificultades para asegurar las expediciones, sobre todo a partir de la bancarrota de las compañías aseguradoras burgalesas en 1578, etc.⁴⁰.

Otra de las causas mencionadas es la creciente competencia de los extranjeros. A principios del siglo XVII el descenso de las capturas de ballenas en Terranova indujo a los balleneros a buscar nuevos caladeros. Pero los intentos de reconducir, especialmente, las cacerías de ballenas en aguas del Ártico, en opinión de algunos autores, fracasaron. Atribuyen esta

37 HUXLEY, S.: “Aperçu de l'évolution de la pêche sur les côtes de l'Est canadien”, en: MOLLAT, M. (Ed.): *L'aventure maritime...*, op. cit., pp. 175-176; HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi...”, op. cit., p. 357; PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 25-35.

38 Véase: ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “<<...leben...las colas a las varrigas de los bufos...”, op.cit.

39 A.H.P.G., 3/1796.

40 AZKARATE, A. et al.: *Los balleneros vascos del siglo XVI...*, op. cit., pp. 207-211; HUXLEY, S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas...”, op. cit., pp. 128-136; HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi...”, op. cit., pp. 373-377.

situación a la incapacidad tanto de la estructura empresarial de las pesquerías vascas como de las características organizativas de sus efímeras compañías para hacer frente a la creciente competencia extranjera, organizada en grandes compañías fijas por acciones, que acabaron por expulsarles de los caladeros⁴¹. De manera que llegan a insinuar que las pesquerías transoceánicas se sumieron en un estado de postración y decadencia, cuando no de crisis total, a lo largo de gran parte del siglo XVII⁴².

El que la historiografía peninsular se haya centrado sobre todo en el estudio de las pesquerías transoceánicas del siglo XVI, sin apenas sobrepasar la barrera de comienzos del siglo XVII, contribuye notablemente a la transmisión de este sombrío panorama de las pesquerías de este último siglo. En cambio, las investigaciones emprendidas por la historiografía francesa, acerca de las pesquerías transoceánicas ejercidas por los labortanos a lo largo del siglo XVII, contribuyen, cuando menos, a matizar algunas de estas teorías en torno a la decadencia y crisis de las pesquerías guipuzcoanas a lo largo de toda esta centuria. Las investigaciones emprendidas por Turgeon ponen de manifiesto que esta crisis experimentada entre 1590-1610 por las pesquerías de ballenas y bacalao fueron de carácter coyuntural, de manera que los armadores labortanos siempre consiguieron reunir los medios financieros y materiales suficientes para rearmar las flotas y relanzar las pesquerías. Además han incentivado la realización de nuevas investigaciones sobre las pesquerías vasco-peninsulares que aportan nueva luz sobre la historia de la actividad entre los siglos XVII y XVIII⁴³.

Hay que tener en cuenta que el desarrollo de las pesquerías transoceánicas labortanas del siglo XVII fue protagonizado por pequeñas compañías pesqueras, sin que se creara ninguna gran compañía fija por acciones. Es decir, en el caso de Lapurdi, estas compañías fueron capaces de afrontar la competencia ejercida por las grandes compañías comerciales de otros estados. En suma, cabe preguntarse si las dificultades de las pesquerías guipuzcoanas de fines del siglo XVI y principios del siglo XVII, no constituyeron más que una coyuntural crisis, al estilo de las mencionadas en Lapurdi. En este sentido, los investigadores de las pesquerías del siglo XVI ya señalan que, a pesar de los graves problemas, los armadores vasco-peninsulares

41 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 268-272; LÓPEZ LINAGE, J.: *Pesquerías tradicionales...*, op. cit., p. 22.

42 Efectivamente, Ciriquiain Gaiztarro achaca el declive de las pesquerías durante el siglo XVII a la competencia ejercida por las grandes compañías comerciales extranjeras. Coinciden en esta opinión otros autores como Barkham, Bilbao, Huxley, Fernández de Pinedo y López Linage: CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, pp. 264-307; BARKHAM, M.: "La industria pesquera en el País Vasco...", op. cit., pp. 65-72; BILBAO, L.M.: "El ascenso mercantil...", op. cit., p. 159; HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: "Los Arriola de Urazandi...", op. cit., p. 377; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "Estructura de los sectores agropecuarios...", op. cit., p. 104; LÓPEZ LINAGE, J.: *Pesquerías tradicionales...*, op. cit., pp. 22-23.

43 TURGEON, L.: *Pêches basques en Atlantique Nord...*, op. cit., pp. 258-259; Idem: "Pêches basques du Labourd...", op. cit., pp. 169-171; ALBERDI LONBIDE, X.: "Postrimerías de las pesquerías transatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: Proceso de creación y extinción de la Compañía Ballenera de San Sebastián, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 33 (1999); SERNA VALLEJO, M.: *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808) : régimen jurídico*. Madrid : Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 2010.

continuaban aprestando expediciones pesqueras. Las compañías pesqueras continuaron ejerciendo su función merced al apoyo de los aseguradores, primero burgaleses y después de Bilbao y San Sebastián, y a la concurrencia de capitales provenientes del interior de la provincia o de otros territorios vecinos, como Vitoria. Es más, Huxley afirma que el factor principal que hacía viables las expediciones pesqueras era que el riesgo estuviese dividido entre gran número de inversores, que aportaban distintas partidas de capital para aprestar las naves⁴⁴.

Esta peculiar estructura empresarial de las pesquerías vascas, como se comprobará en el último capítulo de esta investigación, constituye uno de los principales factores para comprender los bruscos altibajos coyunturales de las pesquerías a lo largo del siglo XVII. Efectivamente, los armadores procedían a invertir o retirar sus capitales en función de sus coyunturales expectativas de éxito o fracaso. La diversificación de las inversiones en distintas actividades marítimas, industriales, comerciales, etc., era una de las principales características de la economía guipuzcoana de época moderna. Así, diversos armadores invertían partidas de capital más o menos importantes en las pesquerías, de manera que el fracaso de una expedición nunca suponía su ruina. Este sistema fomentaba la inversión, pues, a pesar de los eventuales fracasos, las expectativas de beneficios inducían a los inversores a colocar algunas partidas en el apresto de nuevas expediciones. En consecuencia, a lo largo del siglo XVII, a pesar del progresivo aumento de la competencia extranjera, los armadores e inversores guipuzcoanos no procedieron a introducir transformaciones de gran entidad en las características organizativas de sus compañías. La competencia externa, que tal como apunta CiriQUIAÍN Gaiztarro, fue sorteada procurando la aplicación de una política proteccionista por parte de las autoridades⁴⁵.

A partir de fines del siglo XVI las autoridades de la Provincia, en connivencia con los armadores e inversores en las pesquerías transoceánicas, procuraron la promulgación de diversas medidas proteccionistas. Medidas que pretendían obviar las dificultades derivadas tanto de la creciente competencia extranjera como de las exigencias de marineros y barcos para la Armada Real. Estas medidas gubernamentales, sumadas a las características, brevemente descritas, de la estructura empresarial de las pesquerías, contribuyeron en la conformación del, anteriormente mencionado, sistema de organización de las actividades marítimas, de cuño proteccionista. Sistema que, entre otras, permitía la viabilidad de las inversiones en las pesquerías transoceánicas. Algo similar sucedía en Lapurdi donde también un conjunto de privilegios obtenidos por la provincia y la actividad pesquera permitieron su desarrollo a lo largo de toda la Modernidad⁴⁶.

44 Azpiazu hace hincapié en la inversión de capital por los comerciantes vitorianos. Por su parte, Huxley revela que parte del capital proveniente de la industria del hierro se invertía en la construcción naval y en pesquerías (AZPIAZU, J.A.: “Comercialización de los productos de Terranova”, en: AZKARATE, A. et al.: *Los balleneros vascos del siglo XVI...*, op. cit., pp. 201-202; HUXLEY, S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas...”, op. cit., pp. 136-143).

45 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 299-300.

46 ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 50-59.

4.2.1. Competencia externa

Durante la segunda mitad del siglo XVI se fue agudizando la competencia extranjera, protagonizada inicialmente por los labortanos. Efectivamente, al tiempo que la política de la Armada incidía gravemente en la expansión de la flota pesquera guipuzcoana, los vecinos labortanos continuaban incrementando la suya, merced, entre otros factores, a la debilidad de la corona francesa, incapaz por el momento de aplicar una política de fortalecimiento de sus fuerzas navales valiéndose al objeto de la marina civil, de forma paralela a la emprendida por España. El crecimiento de los labortanos pronto comenzó a preocupar a algunos sectores del litoral guipuzcoano. En las Juntas Generales de Segura de 1563, San Sebastián se quejaba de que los labortanos trataban de expulsar por la fuerza a los guipuzcoanos de las pesquerías de Terranova⁴⁷. Posteriormente también se produjeron acusaciones de este tipo. Así, en la Juntas Generales de Zumaia de 1584, la villa de Orio se quejaba, con un tono de inquietud, de la creciente competencia ejercida por las más de 50 naos de San Juan de Luz y Ziburu⁴⁸. Las pesquerías transoceánicas se habían constituido, tal como se tendrá ocasión de comprobar más adelante, en la principal actividad de los vecinos de Orio, desprovistos de la posibilidad del desarrollo de otras actividades como la pesca del litoral o el comercio naval, debido a las enormes dificultades que imponía a la navegación su peligrosa barra⁴⁹.

Detrás de estas acusaciones se escondía otra realidad muy diferente, consistente en el progresivo estrechamiento de la dependencia de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas con respecto a los recursos humanos y materiales de los labortanos. Efectivamente, a consecuencia principalmente de la creciente absorción de marineros y barcos por la Armada, que se analizará más adelante, los capitales guipuzcoanos destinados a las pesquerías, progresivamente, se destinaban a financiar las expediciones de los labortanos y los pesqueros que se armaban en Gipuzkoa se tripulaban con cada vez más marineros de Lapurdi. Los vecinos de las villas costeras como Orio temían que los inversores pesqueros se contentaran con la situación generada, pues tanto invirtieran sus capitales en compañías guipuzcoanas o labortanas, como tripularan sus naves indistintamente con marinería de ambas procedencias, sus beneficios serían idénticos.

47 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Segura 14/24 Noviembre 1563.

48 “A VS se da noticia como en las villas de San Juan de Luz y Ziburu ay mas de cinquenta naos grandes que handan a terranova a la pesquería de vacallados y grasas de vallena que de poco tienpo haca se an echo los dichos naos y de este año de ochenta y quatro se an echo y votado a la mar siete naos nuevos los quales dichas naos vienen a descargarse desde Terranova al puerto de la villa de San Sebastian asi al muelle como al Pasaxe la maior parte y algunas de ellas ha Castro y Vilvao y traen mas de ciento y quarenta mil ducados de vacallao y grasas y su precio son obligados de llevar de rretorno en mercadurias de esta provincia de Guipuzcoa conforme a las sus prematicas y provision real de SM y segun publico y notorio no lo acen asi sino que lo llevan en dinero y asi ellas acen sus casas e naos deshaziendo las de los naturales de esta provincia de Guipuzcoa, que solo en San Juan de Luz y Çubiburu ai mas naos que en toda la provincia de Guipuzcoa y Vizcaia...” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 10).

49 Emparan Muñoz advierte que en la segunda mitad del siglo XVI la proporción de marineros dedicados a las pesquerías de Terranova era notablemente superior en Orio a la existente en otras localidades (EMPARAN MUÑOZ, R.: “Villa Real de San Nicolás de Orio. Introducción histórica”, *Los barcos del Oria*. San Sebastián: BBV-Museo Naval-Ayuntamiento de Orio-Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994, pp. 17-18).

En suma, sentían la inminencia del peligro de que los recursos humanos y navales de la provincia fueran absolutamente detentados por la Armada (cuadro nº19 del Apéndice Estadístico), ante la indiferencia de los armadores e inversores, quienes a fin de maximizar sus inversiones participaban activamente con capitales y barcos en las compañías pesqueras labortanas⁵⁰. En este sentido, en una serie de alegaciones vertidas por Errenteria, en las Juntas Generales congregadas en la misma villa en 1580, a favor de la aplicación de las Pragmáticas Reales que mandaban que los barcos naturales fuesen preferidos a los extranjeros a la hora de recibir carga⁵¹, se mostraba partidaria de que se prohibieran las inversiones de capital guipuzcoano en el armamento de pesqueros labortanos, en contra del parecer de San Sebastián. Argumentaba que ello redundaba en el fortalecimiento del sector pesquero labortano y en la depauperación del guipuzcoano, proceso que se invertiría de emplearse los capitales en armar expediciones íntegramente guipuzcoanas⁵². Los licenciados López de Zandategui y Armendia, consultores de la Provincia, emitieron su parecer al respecto, declarando que las mencionadas Pragmáticas Reales no afectaban a las pesquerías transoceánicas pero que convendría que se suplicase al rey que se prohibiesen los armamentos de barcos extranjeros por inversores guipuzcoanos, en atención a que, “...ningún género de nabegaçion ni negociaçion aya tan frequentado ni grueso en esta Provincia // (fol. 28 v.) como el de la pesca de Terranoba...”. En cambio, el Diputado General, Martín de Arriola, en representación de San Sebastián, principal núcleo de inversores en pesquerías, expuso que la aplicación de las Pragmáticas o de cualquier otra medida lesiva para las buenas relaciones con

50 Véase: PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 105, 139, 185-187.

51 Esta cuestión será ampliamente tratada en el capítulo dedicado a los conflictos habidos en torno al comercio marítimo.

52 “...Yten, en quanto a la dicha villa de San Sebastián // (fol. 20 v.) dizen que no conprehenden ni xamas an conprehendido las leyes y premáticas d’estos reinos los fleitamientos y armazones que se hazen y se a fecho a los nabíos de los Reinos estraños para Terranoba, por quanto no lleban sino sólo bastimentos para mantenimientos de sus viajes. Y que de tiempo [in]memorial a esta parte los dichos afleitamientos, sin reclamo ni contradición de los naturales, digo que la proviission de la dicha premática a resultado de los ynjustos agravios que se hazían a los naturales d’estos reinos y por su reclamo. Y que la dicha premática por palabras claras y espresas dize que no se pueda cargar en las dichas naos estrañeras ningún género de mercaderías ni bastimentos, y quando se quisiese ynterpretar que los dichos bastimentos no se puede entender a Tierranueba sería muy gran horror porque la yntençion de Su Magestad es quitar por la dicha premática a los nabíos de los reinos estraños y especialmente a los de San Juan de Lus y Çubiburu, Azcain, Hur[tu]vía y los demás lugares cercanos d’esta frontera, todos los medios y aprovechamientos de que puedan ussar para su conservaçion y aumento, pues como quiera la dicha San Juan de Lus y su contorno, que son nuestros vezinos y maiores contrarios, en tiempo de paz de guerra ay tan gran número de naos y gente de mar, no fleitando ni aviendo sus naos los naturales d’estos reinos para Terranueva // (fol. 21 r.) ni otra ninguna parte, estarán forcados y compelidos a venderlos a los naturales d’estos reinos, como ya algunos lo an comencado a hazer. Y en quanto a lo del tiempo ynmemorial, como quiera que la nabegaçion de Tierranueva es de muchos años menos que los de la ynmemorial e quando así fuese no sea este caso de los que se pueden fundar en la ynmemorial por ser casso de buena governaçion, que lo que no previno en un tiempo lo previene en otro, no ay para qué hazer fundamento en el tanto más que siempre a avido reclamo y contradición por parte de los naturales en todo lo que dize la dicha villa de San Sebastián. Lo otro, es probecho que los navíos de San Juan de Lus y de su contorno sacan en cada un año de la pesca y viaje de Tierranueva, quitas costas, montarán sesenta mill ducados, antes más que menos. Y si en lugar d’ellas fuese y abiado los nabíos de los naturales, todo este ynteresse y probecho quedaría en esta provincia, y entre los naturales d’esta provincia se aprobecharían mucho mejor de la cosecha de las sidras de sus heredades y mançanales porque las consumirían en la dicha nabegaçion de Terranoba, como lo hazen de las suyas los dichos franceses, y sería para la tierra mucho mayor probecho...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 16/26 Abril 1580).

los extranjeros, provocarían el traslado del comercio desde San Sebastián a otros puertos, especialmente labortanos. La Junta, en atención a este último parecer, acordó iniciar gestiones para que no se aplicaran más impedimentos a las inversiones en el armamento de pesqueros labortanos⁵³.

La Provincia trató de consensuar los diversos intereses enfrentados (inversores, marineros, Armada, labortanos) en torno a las pesquerías, obteniendo en 1582 una Real Cédula que autorizaba que la cuarta parte de las tripulaciones de los pesqueros que acudiesen a Terranova se compusieran de labortanos. Esta Real Cédula fue elevada a rango de Fuero e incluida en la recopilación foral de 1583. Pero los enfrentamientos no terminaron. En las Juntas Generales de Hondarribia de 1584, a solicitud de Getaria se elaboró una ordenanza prohibiendo el embarque de los marineros guipuzcoanos en barcos labortanos⁵⁴; ordenanza confirmada por una Real Provisión de 1585⁵⁵. Es decir, las villas del litoral querían asegurar que sus marineros continuaran navegando en barcos guipuzcoanos y no fueran sustituidos, merced a la precedente Real Cédula, por los labortanos, y destinados únicamente a servir en la Armada.

La situación se estaba volviendo verdaderamente nefasta para la pervivencia de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas, ya que las dificultades para armar y tripular sus naves provocaban el encarecimiento de sus productos y la consiguiente pérdida de competitividad frente a otras flotas pesqueras, especialmente la labortana, desprovista de los problemas que afectaban a sus vecinos guipuzcoanos. En consecuencia, ante estas mismas Juntas Generales de Hondarribia de 1584, San Sebastián presentó la propuesta de otorgar la preferencia de venta al bacalao aportado por los guipuzcoanos frente al de los labortanos. Pero la Junta consideró más oportuno el mantener la libertad de importación de productos alimenticios que contribuir al fomento de las pesquerías de bacalao, denegando la petición de San Sebastián⁵⁶. En suma, las pesquerías transoceánicas salieron del siglo XVI gravemente afectadas y en serio peligro de extinción por las enormes dificultades acarreadas a la inversión por la política bélica de la Corona, por la huida de los capitales y de la mano de obra a Lapurdi y por la imposibilidad de competir en esas condiciones con otras flotas pesqueras, especialmente con la labortana.

Estos temores no eran infundados, pues el problema de la huida de las inversiones a Lapurdi continuaba en los años iniciales del nuevo siglo, a pesar de las paces pactadas con Francia y con Inglaterra. Así, en 1608 el doctor Zarauz Eizmendi, consultor de la Provincia, aconsejaba

53 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 16/26 Abril 1580.

54 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 14/24 Noviembre 1584.

55 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico 14/24 Abril 1585.

56 “Este día la villa de San Sebastián propusso que por quanto a los naturales d’esta provinçia biene daño de permitir vender a los françeses y otros estrangeros el bacallao que traen de la provinçia de Terranova, pidió se mande que en ningunos de sus puertos marítimos ningún françes pueda vender su vacallao hasta que los naturales ayan vendido lo que traen con tanto trabajo y costa suya. La Junta dixo que sería hazer estanco de mantenimientos sy a lo suso dicho se diesse lugar, a cuya causa se le deniega lo que pide o propone” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 14/24 Noviembre 1584).

a la Diputación que se solicitase al rey la prohibición de que los armadores guipuzcoanos invirtieran sus caudales en el apresto de pesqueros extranjeros, refiriéndose a los labortanos⁵⁷. Pero las polémicas en torno a las inversiones de capitales guipuzcoanos en pesqueros labortanos y a la recluta de marineros labortanos se fueron atenuando desde principios del siglo XVII, a medida que disminuían las exigencias de la Armada, merced a la pacificación de las relaciones políticas internacionales (Tratado de Vervins de 1598 entre España y Francia; Paz de Londres de 1604 entre España e Inglaterra; y Tratado de Amberes o Tregua de los Doce Años de 1609 entre España y Holanda). La división de pareceres en torno a la conveniencia de mantener buenas relaciones con los labortanos se reiniciaría más adelante, como se podrá comprobar, a medida que se estrechaban, aún más, las relaciones de dependencia entre las flotas pesqueras de ambos territorios.

La competencia extranjera se materializaba también, en forma de ataques perpetrados por corsarios enemigos, holandeses, ingleses y franceses. Con objeto de minimizar los perjuicios provocados con sus ataques, una Real Cédula fechada en 1587 ordenaba que los pesqueros guipuzcoanos acudiesen a las pesquerías de Terranova bien armados y en flota, abandonando su anterior práctica de navegar en solitario⁵⁸. De todas maneras, y a pesar de las paces pactadas, los enfrentamientos armados y ataques cometidos contra los pesqueros guipuzcoanos por los extranjeros se agudizarían a principios del siglo XVII en aguas del Ártico.

Efectivamente, la disminución de las capturas de ballenas en Terranova⁵⁹ motivó que los

57 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9).

58 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/16 (P5D17).

59 A lo largo de la segunda mitad del siglo XVI la presencia vasca en Terranova experimentó importantes variaciones. En lo que a la pesca del bacalao se refiere, los primeros asentamientos vascos tuvieron lugar en los puertos de la península de Avalón, en el extremo sureste de la isla de Terranova, aunque a partir de la década de los 80, empujados por los ataques perpetrados por piratas y corsarios ingleses, rocheleses y holandeses, penetraron cada vez más al oeste, a lo largo del litoral meridional de la isla, extendiéndose a otros territorios del golfo de San Lorenzo como la isla de Cabo Bretón, las islas de La Magdalena, la isla de Anticosti, la península de Gaspé o el litoral sudoriental de la península del Labrador. En cuanto a la caza de ballenas, inicialmente desarrollada en el estrecho de Belle-Isle, extendida entre la isla de Terranova y la península de Labrador, también, a partir de los años 80, a medida que disminuían las capturas de ballenas, los asentamientos balleneros progresivamente avanzaron por el litoral de la península del Labrador hacia el fondo del golfo de San Lorenzo y el estuario homónimo. Esta evolución geográfica se correspondió con destacadas transformaciones productivas consistentes en la diversificación de las capturas y de los aprovechamientos: se inició la masiva explotación de las barbas de ballenas, la captura de varias especies de cetáceos de ritmos migratorios distintos lo que provocaba el alargamiento de la duración de las campañas, la diversificación de las capturas dedicándose como complemento a la pesca de bacalao y caza de focas y morsas, así como la dedicación al comercio de pieles con los indígenas. Véanse al respecto: HUXLEY BARKHAM, S.: “Aperçu de l'évolution de la pêche...”, op. cit., pp. 173-180; PASQUIER, T. du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 41-48; TURGEON, L.: “Pêcheurs basques du Labourd dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent au XVI^e siècle”, en: MOLLAT, M. (Ed.): *L'aventure maritime...*, op. cit., pp. 213-234.

Esta diversificación explica que aún bien entrado el siglo XVII se continuaran enviando expediciones balleneras a aguas de “Terranova”, aunque ya de forma residual. Por ejemplo, en 1635 se armó en Deva el *Nuestra Señora de la Piedad*, dirigida a Terranova a la captura de ballenas, bacalao y “perros marinos” (A.H.P.G., 2/1973 ; 2/1993); en 1655 se localizan en Mutriku varias ventas de pieles de “perros marinos” o focas (A.H.P.G., 1/2631); en fecha tan tardía como 1673 don Cristóbal de Olazabal, alcalde de Errenteria, vendía 26 barriles de grasa y 18 quintales de barbas de ballenas de “Grambaya”, junto con cuatro barriles de grasa y dos quintales de barbas de ballenas “de la sarda” (A.H.P.G., 2/1757). La primera especie, cuya denominación proviene del nombre aplicado por los vascos al

balleneros buscaran nuevos caladeros en otras aguas. Por ejemplo, en mayo de 1609 zarparon de Pasaia dos naos, propiedad del comerciante labortano Adame de Chibao, a cazar ballenas al Brasil. La expedición fue financiada por la compañía formada por Adame de Xibao o Chibao con Julián de Breo, mercader de Bilbao, y Julián Miguel y Pedro de Urrecha, mercaderes bilbainos, estantes en Salvador, en Brasil. Aunque regresaron “...cargada de grassas...”, la expedición se demoró mucho pues tomaron el puerto de Pasaia casi un año más tarde, a finales de marzo de 1610⁶⁰. Otros emprendieron expediciones a aguas más cercanas, como la enviada por Martín de Argarate, vecino de San Sebastián, a Noruega en 1612⁶¹. Pocos años después en 1615, Martín de Argarate actuó al servicio de la corona danesa en las pesquerías desarrolladas al norte de Noruega⁶².

Quizás también como reflejo de esta disminución de las capturas de ballenas en Terranova, desde fines del siglo XVI se produjo el resurgir de las cacerías de ballenas en aguas de la cornisa cantábrica. Los protagonistas eran vecinos sobre todo de localidades como Deba, Getaria, Zarautz u Orío⁶³. Las pesquerías transoceánicas constituían una de las principales ocupaciones de sus habitantes por distintas causas. Las pésimas condiciones portuarias de Deba, Orío y Zarautz determinaban que sus vecinos se emplearan en navegaciones fuera de su ámbito territorial, participando masivamente en actividades marítimas desarrolladas en otros puertos de la provincia, especialmente las pesquerías que constituían la actividad más lucrativa. En el caso de Orío pesaban, además, las severas limitaciones legales impuestas por

estrecho de Belle-Isle, se trata de la ballena de Groenlandia o *balaena mysticetus*, conocida también como ballena de invierno, por ser esta la estación en que hacía su aparición en aguas de Terranova, y la segunda, cuyo nombre proviene de la voz “sarda” que en euskera significa bando de peces, haciendo alusión a su costumbre de nadar en grupos, se trata de la ballena franca, una subespecie de la *eubalaena glacialis*, la primera en ser cazada en Terranova y emparentada con la otra subespecie conocida como ballena vasca, euskal balea o *balaena biscayensis*, la que se capturaba en el Cantábrico.

60 Las pesquerías de ballenas desarrolladas por los vascos en Brasil, cuyas primeras referencias datan de 1602, aunque a diferencia de las regiones de en torno al Ártico se desarrollaban en aguas pertenecientes a la corona de Portugal, por entonces sometida a la soberanía de la monarquía española, no llegaron a constituirse, a pesar de su riqueza, en una alternativa viable a las menguadas pesquerías balleneras de Terranova. Las compañías vascas que faenaban en Brasil desde 1602 fueron expulsadas en 1610 bajo la acusación de dedicarse al contrabando de maderas. Con todo, la cacería ballenera introducida por los vascos en Brasil floreció, pues en lo sucesivo, la actividad ballenera fue declarada monopolio real que sería arrendado a compañías portuguesas que disponían de los “armação” o factorías establecidas en el litoral de Bahía, Río de Janeiro o isla de Santa Catalina, destinadas a satisfacer las necesidades de grasa de los ingenios azucareros. Véanse al respecto: ALDEN, D.: “Yankee sperm whalers in brazilian waters, and the decline of the portuguese whale fishery (1773-1801)”, *The Atlantic staple trade*. Londres: Variorum, 1996, vol.II: The economics of trade, pp. 269-272; BARKHAM, M.: “French Basque <<New Found Land>> entrepreneurs...”, op. cit.; PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 49-50; PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 187-189.

61 A.M.F., C, 5, II, 6, 1; C, 5, II, 6, 3. / A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fencidos, C. 1467/5 L. 271. Acerca del contexto en que se producen estas expediciones y de las actividades empresariales de Chibao, véase: BARKHAM, M.: “French Basque <<New Found Land>> entrepreneurs...”, op. cit.

62 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1104.

63 Acerca de esta especialización ballenera de algunas de estas villas, véanse: ARAGÓN RUANO, A. -ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 18-21; ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “<<...lleben...las colas a las varrigas de los bufos...”, op.cit.

sus ordenanzas municipales en perjuicio de un desarrollo capitalista de la pesca o de la industria conservera anexa. Los de Getaria, dedicados en invierno a la pesca del litoral, especialmente a la captura del besugo, en primavera y verano también se empleaban igual que sus vecinos de Zarautz y Orio en las expediciones transoceánicas, pues la problemática comunicación de este villa con las rutas de comunicación terrestres determinaba el escaso desarrollo económico de su excelente puerto, prácticamente limitado a la pesca del litoral.

Los habitantes de estas villas organizaron expediciones balleneras dirigidas al resto de la cornisa cantábrica, desde Bizkaia hasta Galicia, valiéndose de los recursos económicos y materiales que tenían a su mano. Algunos, incluso, llegaron a organizar viajes a Terranova contando únicamente con sus reducidos medios. Así, en 1595 Joanes de Alzuru, de Zarautz, Beltrán de Aizaga, de Getaria, Juanes de Urdaide, de Orio, y Juan y Domingo de Iciar, de Deba, se concertaron para acudir con sus chalupas a cazar ballenas a los puertos de Cayón y Malpica en Galicia⁶⁴. En 1599 Francisco de Casanueva y Domingo de Echabe, ambos vecinos de Orio, se concertaron para acudir a cazar ballenas a Terranova en el filipote o patache del segundo⁶⁵. En 1614 el capitán Joanes de Gorriaran, vecino de Getaria, se concertó con Domingo de la Torre, procurador general de Comillas (Cantabria), para acudir con sus dos chalupas o pinazas desde Getaria a los puertos de Comillas y Oyambre a cazar ballenas⁶⁶. En 1615 Domingo y Matías de Iturbide y Miguel de Ariztondo, vecinos de Deba, se concertaron para acudir a cazar ballenas al puerto de Quexo, en Cantabria, con la zabra de los Iturbide⁶⁷. En 1617 por su parte, Miguel de Ariztondo, de Deba, Domingo de Campos, activo empresario pesquero de Getaria, y Nicolás de Alzuru, Martín de Iriarte y Joanes de Alzuru, vecinos de Zarautz, se concertaron para acudir con sus chalupas a Lekeitio (Bizkaia) a cazar ballenas⁶⁸. Estas campañas, organizadas con unos recursos muy limitados, nada tenían que ver con las que se armaban a principios del siglo XVI, como anteriormente se ha indicado, integradas por embarcaciones de dimensiones considerables como las dos naos, tres carabelas y una zabra, la mayor de 170 toneladas, que acudieron a Galicia en 1534 (véase al respecto el cuadro nº5 del Apéndice Estadístico).

En 1613 acudieron desde San Sebastián diez naos a cazar ballenas a “Noruega”, a aguas del Ártico, pero varios buques armados ingleses les arrebataron sus pertrechos y capturas y les expulsaron afirmando que aquellos territorios habían sido descubiertos por ellos. Para colmo de males, todo lo así arrebatado fue conducido a Bilbao para su venta. San Sebastián, a propuesta de los afectados, solicitó en las Juntas Generales de 1613, reunidas en Mondragón, que se hicieran gestiones en la Corte para que se adoptaran medidas que impidieran la reproducción de semejantes actos y se procurara la devolución a sus legítimos propietarios del

64 A.H.P.G., 2/1944.

65 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 532.

66 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 263.

67 A.H.P.G., 2/1943.

68 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 353. / A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Masas, Pleitos Fenecidos, C. 3178-5 L. 477.

valor de los productos vendidos en Bilbao⁶⁹. La Provincia comisionó a Juan de Erauso para que acudiera a la Corte a emprender las gestiones pertinentes. Pero, tal como se desprende de su correspondencia remitida a la Provincia, las gestiones se dilataron en demasía; así a principios de marzo de 1614 comunicaba que don Juan de Idiaquez le había informado que la cuestión tendría un final feliz, pero se lamentaba de “...*que por este año no puede asigurar que se pueda hazer la nabegacion de Greylant*⁷⁰ *por ser el tiempo brebe...*”. Mientras tanto los dueños y armadores de los pesqueros remitieron un memorial al rey solicitando algunas medidas para contrarrestar la incipiente competencia extranjera. Solicitaban a la Corona medidas políticas para impedir que los ingleses y holandeses comenzaran a cazar ballenas masivamente, o se prohibieran las importaciones de las grasas de los extranjeros, o cuando menos se concediera la preferencia de venta a las grasas de los naturales⁷¹.

69 “Este dia la villa de San Sebastian propuso y dijo que como era notorio a su señoria los vecinos // (fol. 10 r.) del cuerpo de esta muy noble y muy leal provincia de Guipuzcoa de muchos anos a esta parte an acostunbrado nabegar con sus naos en la provincia de Terranova a pesca de ballenas y abiendo faltado aquellas, respeto de la continua nabegacion, los mareantes an tenido grandes quebras y por escusarlas ycieron sus discursos e venieron a tener noticia de que las dichas vallas abian pasado a la parte del norte en la Noruega, nabegacion mas brebe esta, este presente año salieron para la dicha nabegacion de los puertos de la dicha villa de San Sebastian diez naos de vecinos della y de otros de esta provincia y aviendo conseguido su viaje en la yda, las nuestras de las dichas naos tomaron puertos en la dicha Noruega e para acer su costera sacaron a tierra los pertrechos e hicieron las demas prebenciones necesarias y en este tienpo llegaron a los dichos puertos ciertas naos ynglesas armadas y tomaron a las nuestras los dichos pertrechos con que avian de matar las vallas y les ynpidieron acer la pesca y los echaron de los dichos puertos y a algunas de las dichas nuestras naos así bien quitaron la pesca que tenían echa, diciendo ser aquellas tierras suya y descubierta por los yngleses, siendo al contrario, por que los que la descubrieron fueron una tal Solis, portugues, y despues los flamencos, basallos de la corona real de Espana, antes que otra naçion ninguna, como algunos de los yngleses que rresiden en la dicha villa de San Sebastian lo an confesado, // (fol. 10 v.) en lo qual los dichos duenos de naos armadores mareantes an tenido de daño en cantidad de mas de ciento y cinquenta mil ducados, atendiendo a lo que gastaron en el apresto y abiamiento de las dichas naos y armazones y lo an dejado de traer de pesca, que la pudieron acer con mucha brebedad y comodidad por la dicha abundancia de ballenas que allaron, en tanto numero que en ochenta leguas de costa no parecia la mar por estar apinadas juntos las dichas vallas. E para tomar los puertos las dichas nuestras naos tuvieron necesidad de acer la de obiar e por que los dichos ynteresados tengan satisfacion de los dichos danos e para lo venidero esté libre esta nabegacion, por el grande aprovechamiento e veneficio que dello resultara a los hijos de Vuestra Señoria y estos reynos, suplica la dicha villa de San Sebastián de Vuestra Señoria en negocio tan ynportante y de comun utilidad e veneficio mande ynbiar persona a su magestad y señores de sus consejos a pedir y procurar el devido remedio en esta particular, senalandole salario competente y escribiendo las cartas que conbengan y que la tal parta luego a ello sin ninguna detension, de manera que se concluya esta pretension con toda brebedad, y las dichas nuestras naos puedan yr a la dicha nabegacion el año primero benidero de seisciento y catorze, fecha en la junta general de la villa de Mondragon a diez y seis de noviembre de mil y seiscientos e treze anos...” (A.G.G.-G.A.O., R.16).

70 No es posible discernir si el nombre “Greylant” se refiere a Groenlandia o a “Terra Verde”, sector meridional de la isla de Spitsberg frecuentada por entonces por balleneros vascos y que en un mapa inglés de 1625 aparece mencionado como “Greneland”. Confusión derivada del hecho de que en la época se consideraba que ambos territorios constituían uno sólo al estar, de hecho, unidos por la banquisa del polo norte. Véanse: PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., p. 54; ROMANOVSKY, V.: *Le Spitsberg...*, op. cit., p. 213.

71 “Los dueños y armadores de las naos de pesqueria que ban a las costas de Terranova y la Noruega, naturales de la provincia de Guipuzcoa diçen que por haverse consumido por la continua pesqueria de ballenas la que hazian cada año en la dicha Terranova, haviendola buscado en la de Noruega e ydo ha ella el año proximo pasado, resultando los estorvos, yncombinientes y perdidas de hazienda que a VM se le representaron en su consejo de stado, atribuiendose los yngleses por propia grangeria en vez de comprar, como solian por lo pasado, el açeite y barbas de ballena en la dicha provincia, se atrevieron a embiar el dicho año passado el açeite, que rovaron a algunas naos de naturales de la dicha provincia, al señorío de Vizcaya, donde no solo bendieron lo que assi rovaron, pero lo peor es, segun lo que se ha benido ha entender con çertidumbre, que, con pesado animo de hazer lo mismo ogaño, tienen hechas escripturas obligatorias con personas correspondientes del señorío de Vizcaya, de provision del dicho açeite, contraveniendo a

Eran muy conscientes de que la introducción de la caza de ballenas en Inglaterra y Holanda, hasta el momento consumidores de las grasas aportadas por los vascos, provocaría, además de la pérdida de ambos mercados, la introducción de sus productos en los mercados peninsulares en perjuicio de los balleneros guipuzcoanos. Pretendían evitar la libre introducción de grasas y barbas de ballena extranjeras que provocaría la bajada de los precios y la ruina de esta actividad que según sus palabras constituía “...*el nerbio principal de su sustento...*”.

Pero los problemas de los balleneros no habían hecho más que empezar. En 1615 en las Juntas Generales, celebradas en Deba, se acordó emprender diligencias en la Corte al objeto de que se adoptaran medidas por haber apresado los daneses algunos balleneros en Noruega⁷². Concretamente, fueron apresadas dos naos de San Sebastián en el Cabo del Norte, cabo más septentrional de la península de Escandinavia, situada a más de 71° Norte, a unos 4° y 39' al norte del Círculo Polar Ártico⁷³. Sus tripulaciones fueron condenadas a muerte y las naves con sus pertrechos confiscadas por el fisco danés. Las gestiones de la Provincia en la Corte resultaron favorables, pues se ordenó a don Diego Sarmiento de Acuña, embajador español en Londres, que intercediera ante la reina de Inglaterra, hermana del rey Cristian IV de Dinamarca. En 1616 Cristian IV remitió a Londres un memorial, dirigido a don Diego

todo derecho natural e yntento de VM de no darseles ayuda ninguna en estos reynos para lo referido assi, porque qualquiera azeite que trujeren sera robado y se tiene noticia que lo han echo aora a franceses de la provincia de bascos, confinante a la de Guipuzcoa, juntandose para ello yngleses y flamencos y haziendo liga y comfederacion con navios de guerra, como porque dandoseles venta libre de los dichos azeites, demas que toca en reputacion comun, seria un daño notable del servicio de VM porque se yntroduçirian entrambos naçiones en la grangeria de esta pesca, que es la que, por ser trabajosa y de muchos riesgos, abilita y capaçita la marineria de aquella provincia, que sirve tan continuamente en las armadas reales y çesando esta navegacion çesaria la causa de tan nesçesario hefecto y quedando los estrangeros con ella resultaria otro yncombiniente notable, que nesçesariamente çesarian las fabricas de naos que fabricandose para estas navegaciones sirven en las ocasiones de armadas, demas de lo qual se seguiria a esto el perderse totalmente el trafico de los naturales de la dicha provincia por ser el nerbio prinçipal de su sustento el que se sigue de la dicha pesqueria, porque usando con estrangeros de la misma franquia y libertad que con ellos en la expedicion de este genero, serian siempre preferidos los estrangeros, porque con la correspondençia que tienen en todas partes, darian la salida de mayor comodidad y provecho suyo y desminucion de los naturales, con que quando tuviesen de esta hazienda los naturales // (fol.1º r.) no la podian despachar ni bender y si lo hiziesen seria en tiempo que no pudiesen tomar a emplear en ello, o quando lo hiziesen fuese malbaratandolo, con que y con las pruebas de los años pasados estarian tan ynposibilitados que totalmente se consumiria este trafico y navegacion y quedaria la dicha provincia muy arruynada, atento a lo qual y que por darse camino a nobedad tan perjudicial y dañosa se deve quitar y proibir y que por yntroduçirla el rey de Ynglaterra entre sus subditos tiene mandado que ningun azeite ni barba de estos reyno se admitan en los suyos, y que demas que esto mismo enseña a usarse con ellos lo propio, es cosa esta de cosecha de naturales de estos reynos, que entre la de los estrangeros debe ser preferida, pues aun lo es la de un lugar al forastero en cosas menos ynportantes. Piden y suplican a VM se sirva de mandar que no se admitan en ningun puerto de estos reynos azeite y barbas de ballena no otro alguno beneficiado por los dichos yngleses y flamencos reveldes o que en caso que se huvieren de admitir esten de manifiesto sin benderse hasta que se consuman los de los naturales por las razones dichas y ser la hazienda venefiçada con tanto trabajo, temporal, riesgos y quiebras...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/25).

72 A.G.G.-G.A.O., R.17.

73 Este territorio se ubicaba en la Laponía noruega, por cuyo dominio se había librado la Guerra de Kalmar (1611-1613) entre Dinamarca y Suecia (KINDER, H. - HILGEMANN, W.: *Atlas histórico mundial*. Madrid: Istmo, 1988, p. 265). La reciente ocupación del territorio por Dinamarca, fruto de la política imperialista de Cristian IV, constituye un factor a tener en cuenta para entender la postura danesa. Sin obviar, por supuesto, las presiones de Inglaterra por excluir de las aguas bajo soberanía danesa a los balleneros vascos.

Sarmiento, exponiendo las causas por las que se habían apresado los dos balleneros de San Sebastián. Afirmaba que en atención a la pobreza de las tierras y de los habitantes de Islandia⁷⁴ y Noruega había decretado la prohibición de comerciar con ambos territorios. Prohibición que se extendía tanto a los súbditos daneses como a los extranjeros. Añadía que había otorgado privilegio exclusivo de comerciar con ellas a los habitantes de tan sólo tres ciudades, cuyos nombres no se especifican. Acusaba a los balleneros de San Sebastián de acudir a dichas pesquerías valiéndose de permisos concedidos por las autoridades locales, en connivencia con los habitantes de dichos territorios; permisos que el rey danés consideraba inválidos sin su confirmación⁷⁵. Consideraba que este hecho había constituido una usurpación de su regalía. Pero las gestiones del embajador español fueron exitosas pues se obtuvo del soberano danés el perdón de la vida de los condenados, su libertad y la restitución de ambas naos, por vía de gracia.

En el armamento de una de las dos desdichadas naos, la *San Pedro*, propiedad de los capitanes Juan de Gayangos y San Juan del Puy, vecinos de San Sebastián, habían invertido varios comerciantes foráneos, concretamente, Domingo de Galarraga, Francisco González de Legarda, Antonio de Maturana y Diego de Aberasturi, vecinos de Vitoria, y Gaspar de Arriola, vecino del barrio de Alzola de Elgoibar. Todos estos inversores en 1618 impusieron una demanda ante el tribunal del Corregimiento en contra de ambos capitanes y en solicitud de la devolución de los caudales invertidos más la ganancia acordada del 28%. El motivo de la demanda era que los propietarios de la nao tras obtener su liberación en 1616, en vez de regresar a San Sebastián y proceder al importe de los préstamos con sus beneficios correspondientes, condujeron la nao a Sevilla donde fue vendida. Los propietarios del *San Pedro* alegaron que no debían nada a los demandantes, pues tras largas y costosas gestiones que se extendieron durante un año los daneses les devolvieron únicamente el casco o el buque de la nao desprovista de su artillería, municiones, vituallas, pertrechos y tripulación. De manera que para regresar tuvieron que comprar todos los efectos mencionados y contratar nueva tripulación⁷⁶. Este proceso contiene algunas informaciones que arrojan más luz para

74 Acerca de los problemas que los balleneros vascos hallaron en Islandia véase: EINARSSON, T., et al.: “Balleneros vascos en Islandia (siglo XVII)”, vol. III, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1987.

75 “Christianus quartus Dei gratia Daniae, Norvegiae, Vandalorum, Gothorumque rex, dux Slesvici Holstiae, Stormariae et Dithmarsiae, comes in Oldenburg et Delmenhorst,...

Qua de causa civibus trium saltem civitatum Daniae huius provinciae negotiationes eoque navigationem specialibus privilegiis concessimus, caeteris omnibus tam nostratibus quam peregrinis sub gravissima poena exclusis, quo igitur nec omnium subditorum nostrorum praeter trium civitatum inquilinos ullius quaestus faciendi intentione venire autem ibidem annis consequenter duobus naves hae S. Sebastianum (spreta velut interdicti nostri autoritate) portuem, terrae marisque commodis prohibitu uti fruique aussunt. Idque in Borealibus etiam Norvegiae partibus prohibitis par audacia anno elapso cum hiis ipsis navibus tentarunt neutro in loco licentia, vel apud gubernatores, vel officialis nostros quaessita; sed praetextus fingendi gratia a privatis quodam, ut in Islandia a rustico quodam, in Norvegia a vili quodam homine nulla particula publici muneris fungente, dicta licentia captata, haud ignari ab huius di personis talis indulti concessionem peti non posse et solutam alias hanc libertatem sine superiorum permisso nusquam orbis licitam esse...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1104).

76 “...Joan de Eyçaguirre y en nombre del capitan Juan de Gayangos por sy y por San Joan del Puy su conpaneroparezco ante VM açiando rrespuesta a un pedimiento contra mi parte echo por Domingo de Galarraga, Francisco Gonzalez de Legarda y consortes en que dizen que mis partes se obligaron en su favor a que bolviendo del biaje de la Noruega el navio San Pedro que fue al dicho viaje el ano pasado de seiscientos y quinze les pagarian las cantidades contenidas en las scrituras que de ello otorgaron y que el dicho navio hizo el dicho biaje y fue llebado a la

comprender la actitud danesa en contra de la presencia de balleneros vascos en sus dominios. Efectivamente, uno de los testigos presentados por la parte demandada, concretamente, Martín de Argarate, uno de los pioneros de las expediciones balleneras guipuzcoanas en aquellas aguas, vecino de San Sebastián, a la pregunta de si tenía noticia del apresamiento de ambas naos en Cabo Norte y su conducción a la fortaleza de Copenhague, respondió que él fue testigo directo de todos estos acontecimientos por hallarse embarcado junto con otros marineros de San Sebastián en un ballenero danés que faenaba en aquellas aguas. Y no se trataba de cualquier ballenero, sino uno perteneciente nada menos que al mismo rey de Dinamarca⁷⁷. En suma, la corona danesa trataba de establecer nuevas pesquerías que explotasen los ricos recursos marítimos, especialmente los balleneros, de los territorios del norte de Noruega recientemente incorporados a sus dominios. A tal fin procedió, al igual que las grandes compañías inglesas y holandesas, por una parte a la contratación de arponeros y marineros vascos para que les transmitieran los procedimientos de caza de ballenas y, por otra, a tratar de expulsar a los balleneros vascos de aquellas aguas⁷⁸.

Estos ataques se reprodujeron también en otros territorios dispuestos en torno al océano Ártico. Así, en 1618 San Sebastián se quejaba ante la Diputación, reunida en Azpeitia, acerca

ciudad de Sevilla y por ello piden sean llebadas a devida ejecucion las dichas escrituras y se les libren los efectos necesarios y como se contiene en el dicho su pedimiento, su tenor supuesto digo que no procede por lo general defeto de parte y de relacion çierta y la echa en contrario niego y contesto siendo digno de contestacion. Lo otro porque aunque es verdad que el dicho navio fue a la dicha Noruega y començo en los puertos de ella açer su pesqueria al Cavo del Norte hizo parte de ella, por orden y mandado del rrey de Dinamarca fue tomada juntamente con otra nao de Martin de Çornoça con la pesca que tenian bastimento rropa artilleria y todo lo demas que tenian las dichas naos para su biaje y fueron confiscadas y aplicadas al fisco del dicho rrei y ansi rrespetto de la compañía y las obligaciones de la dicha scritura quedaron perdidas de suerte que los contrarios en rrazon dello no an podido ni pueden husar de las dichas scituras ni pedir cossa alguna en virtud de ellas.

Lo otro porque despues que se confiscaron los dichos navios como queda dicho a ynterçesion del embaxador del rrey nuestro señor que residia en la corte del rrei de Yngalatierra y de la rreyna de Yngalatierra hermana del rrey de Dinamarca y del prinçipe su hijo el rrei de Dinamarca // (fol. 34 r.) Por via de merced mando entregar y entrego los buques de los dichos dos navios tan solamente a los dichos San Juan del Pui y Martin de Çornoça y en su nombre a Miguel de Herausso su companero como açienda que alla se estimava en poca cantidad por la mucha abundancia de navios que tienen en sus mares y no ser los dichos dos navios echos a su proposito y los estimaron en menos de quatroçientos ducados ambos. Lo otro porque para nabegarlos los hubieron de pertrechar y abituallar de nuevo y no tenian ya en ello los dichos contrarios parte alguna ni la pueden pretender. Lo otro porque para negociar lo que queda rreferido se gasto mucha mas cantidad del balor de los dichos navios...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1104).

77 “...A la segunda pregunta dixo que lo que della save este testigo es que estando en un navio del Rei de Dinamarca a la pesca de ballenas al Cavo del Norte oyo a Juanes de Sara y a otros vecinos de esta dicha villa que estavan alla a la misma pesca que el dicho San Pedro por el dicho año de seiscientos y quinze estava en uno de los dichos puertos del Cavo del Norte y que habiendo hecho mucha parte de la pesca por orden del Rey de Dinamarca fue tomado con la pesca que tenian hecha y bastimentos rropa artilleria y municion y gente que en el havia junto con otro navio de Martin de Çornoça vecinos de esta dicha villa que estava de compania en el dicho puerto y que fueron llevados a la ciudad e lugar y fortaleça de Copenaven: y despues este testigo bio al dicho navio San Pedro y gente y carga que tenia en la dicha ciudad y lugar de Copenaven // (fol. 56 r.) a donde fueron confiscados el dicho navio...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1104).

78 Dinamarca fundó la “Compañía de Greenland” para dedicarse a la captura de ballenas, siguiendo el ejemplo de la “Compañía Moscovita” inglesa, que inició sus capturas balleneras a partir de 1611 y de la “Compañía del Norte Holandesa” creada al efecto en 1614. Todos ellos se valieron de arponeros vascos para conocer sus técnicas de caza de ballenas. Véanse: PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 85-91; ROMANOVSKY, V.: *Le Spitsberg...*, op. cit., p. 19.

de los ataques cometidos en años anteriores por los ingleses y holandeses en “Terraverde” o islas de Spitsbergen o Svalbard, que se extienden entre aproximadamente los 77° y 81° Norte⁷⁹. En cuanto a las expediciones dirigidas a Islandia, también, se hallaron con dificultades y ataques⁸⁰.

Posteriormente no hay constancia de más ataques cometidos por ingleses y daneses a los balleneros guipuzcoanos. Algunos autores consideran que la oposición armada extranjera provocó la extinción de las expediciones balleneras a aguas del Ártico⁸¹. Esta hipótesis debe ser desechada, pues como se irá comprobando, la actividad continuó en vigor, con altibajos, a lo largo de todo el siglo XVII. Tras los incidentes de inicios del siglo XVII fueron dos las causas que permitieron la pervivencia de la actividad ballenera en el Ártico. En primer lugar, la evolución de la coyuntura político-militar internacional favoreció su continuidad. En lo que a Inglaterra se refiere, desde 1604 las relaciones con España fueron amistosas, lo que debió contribuir a superar los enfrentamientos armados en el mar. Las buenas relaciones se interrumpieron en 1625, pero la escuadra inglesa fue derrotada en Cádiz ese mismo año, y en 1627 en la isla de Re (frente a La Rochelle)⁸², de manera que en 1630 ambos Estados sellaban de nuevo la paz que duraría hasta mediados de siglo⁸³. En cuanto a Dinamarca, su

79 A.G.G.-G.A.O., R.17. “Terraverde” se refiere exactamente a la región meridional de la isla de Spitsberg. Al parecer la primera presencia vasca en este archipiélago data de 1608. Entre 1628 y 1635 subsistió una colonia francesa en la región de Terra Verde, fundada a raíz del empeño de Jean Vrolicq, vecino de San Juan de Luz. Con todo fueron los holandeses quienes consiguieron la monopolización del asentamiento de colonias en estas islas, expulsando a los restantes competidores. Para 1619 fundaron la colonia de Smeerenburg, que literalmente significa “villa de la grasa”, que sería la principal factoría de fundido de la grasa que los pesqueros holandeses aportaban de las ballenas capturadas en aguas del Ártico. Véase al respecto: ROMANOVSKY, V.: *Le Spitsberg...*, op. cit.

Exponente de esta presencia vasco-peninsular algunos mapas del siglo XVII aportados por este autor contienen topónimos muy sugerentes: La bahía de “Green’s harbour”, citada en un mapa de 1614, se denomina “Havre vert” en otro de 1628 y en otro mapa de 1630 se la denomina “Bai despañoles”. En este último se cita también un “Cabo Blanco”, cerca de “Black point”, que en un mapa de 1625 se mencionan “Cap Black” y “Negro point” respectivamente.

80 Acerca de todos estos ataques véase: PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 50-65.

81 Ciriquiain Gaiztarro aunque no exprese explícitamente que estas pesquerías septentrionales fracasaron, las considera como un fallido experimento de sustitución de las pesquerías terranovenses. López Linage va más allá afirmando que los intentos de Francia y España de que sus pescadores cazaran ballenas en litorales “reservados” a los ingleses, holandeses o daneses, fracasaron. Huxley y Barkham, también siguiendo las tesis de Ciriquiain, consideran que la búsqueda de nuevos caladeros no obtuvo éxito. Fernández de Pinedo, de forma más categórica, afirma que los intentos de “sustituir” los caladeros de Terranova por los de Groenlandia fracasaron por la oposición inglesa y añade que para la década de los 20 del siglo XVII prácticamente se había extinguido esta pesquería, hasta que volvió a reactivarse en la década de los 80 (CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, pp. 268-286; BARKHAM, M.: “La industria pesquera en el País Vasco...”, op. cit., pp. 65-72; HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi...”, op. cit., p. 377; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Estructura de los sectores agropecuarios...”, op. cit., pp. 106-107; LÓPEZ LINAGE, J.: *Pesquerías tradicionales...*, op. cit., p. 22). Afirmaciones, todas, que caen por su propio peso.

82 A.M.F., E, 7, I, 9, 20.

83 El Tratado de Madrid de 1630 renovó las cláusulas del Tratado de 1604. Entre otras, Inglaterra autorizaba a los barcos españoles la arribada a sus puertos e incluso les ofrecía cierta protección militar. Véase: SANZ CAMANES, P.: *Diplomacia hispano-inglesa en el siglo XVII. Razón de Estado y relaciones de poder durante la Guerra de los Treinta Años, 1618-1648*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002, pp. 104-107.

intervención en la Guerra de los Treinta Años, instigada por Holanda e Inglaterra, a partir de 1625, concluyó con su derrota militar de 1626. En 1629 se firmó la Paz de Lubeck por la que se comprometía a no intervenir en lo sucesivo en el conflicto. Se iniciaba así la decadencia danesa, sucesivamente derrotada por Suecia, la nueva pretendiente a la hegemonía en el Báltico. En 1643 se inició la guerra entre ambos reinos que, tras una nefasta campaña terrestre y la aniquilación de la flota danesa en la batalla de Kolberg en 1644, concluyó con la derrota danesa y la firma de la humillante paz de Brömsebro en 1645. Derrota y humillación danesas de nuevo repetidas durante la Primera Guerra del Norte (1655-1660) en la paz de Roskilde de 1658 y confirmadas por el tratado de Copenhague de 1660. En suma, la situación política danesa era muy comprometida y no se hallaba en disposición de la capacidad necesaria para impedir la presencia de pescadores extranjeros en aguas del Ártico que bañaban los extensos territorios pertenecientes a su soberanía.

En segundo lugar, los balleneros guipuzcoanos y, también, los labortanos, con objeto de evitar los ataques de posibles enemigos, introdujeron importantes transformaciones técnicas en la actividad ballenera, consistentes en la instalación de los hornos de fundición de la grasa de ballena a bordo y en la navegación a las pesquerías en flotas o convoyes. La historiografía vasca y francesa acepta la cita, aportada por la *Enciclopedia* de Diderot, de que fue François de Soupite, vecino de Ziburu el inventor de esta técnica de fundido hacia 1635⁸⁴. Sin que se pretenda desmerecer en absoluto el mérito del inventor es indispensable mencionar en este punto que el fundido a bordo de la grasa de ballena se venía realizando de manera eventual desde tiempo atrás. Es posible que el fundido a bordo se iniciara a raíz de las capturas de ballenas, especialmente de cachalotes, que se realizaban durante las singladuras oceánicas, lejos de tierra. Concretamente, en los *Discursos medicinales* del médico portugués Juan Méndez Nieto, redactado entre 1606-1609 se describe la captura en alta mar de un cachalote y el posterior fundido a bordo de su grasa, realizado por los tripulantes vascos de una pequeña galeaza corsaria⁸⁵. Cabe la posibilidad de que fueran las capturas de cachalotes efectuadas en

84 Véase entre otras: CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 242-247; ROMANOVSKY, V.: *Le Spitsberg...*, op. cit., pp. 168, 172; GARAT, J.: *La grande aventure...*, op. cit., pp. 20-21.

85 "...comenzó el navío a temblar un día al amanecer, como cuando toca en piedra o banco de arena, y alborotamos todos; y un viejo que allí iba tullido de arcabuzazos, que por muy diestro y experimentado lo traían consigo, que los regía a todos, éste nos aseguró diciendo que no temiésemos, que era ballena que pasaba por en bajo del navío. Y luego en continente salió toda la gente de a bordo con arpones en las manos, unos de seis garfios que parecían parrillas, otros de menos y algunos de sólo uno: y en saliendo que salió la ballena afuera, comenzaron a descargar en ella con gran fuerza y la clavaron por muchas partes; y dándole larga sogá la amarraron a dos pipas vacías y bien tapadas, y echándolas a la mar se pusieron al través, esperando a que la ballena se desangrase y muriese, como lo hizo en espacio de media hora; y luego llegaron con la barca, que en este tiempo habían echado fuera, y la trujeron a la sirga, que estaba ya sobreaguada, y aderezando dos aparejos, uno a popa y otro a proa, la subieron...y subida que fue, cogía todo el navío de largo a largo y sobraba afuera de él por hacia la cola largas dos varas.

Comenzaron luego con hachas a despedazarla, y apartando las ijadas las salaron, y de ellas hinchieron tres pipas; y de la enjundia y gordura que dirritieron, hinchieron dos pipas de aceite; y lo demás de huesos y pescado botaron a la mar, que serían a buen juicio largas cien arrobas lo que botaron; y con todo esto afirmaban que era ballenato nuevo, que a ser ballena tuviera ámbar, que es lo que ellos en aquella caza pretenden, y tuviera dos tantos de cuerpo. Después comían de aquellas ijadas salpresadas, y yo también las probé, y tenía buen gusto, y pescado tan bueno y mejor que el atún de badana que dicen.

...Y diciendo esto apellidó la gente en vascuenco..." (GONZÁLEZ DE VEGA, G.: *Por donde el viento nos lleve. Antología de relatos españoles de piratas*. Madrid: Suma de Letras, S.L., 2003, pp. 111-114).

Tal como se desprende de este texto el objetivo principal de estas capturas eran los cachalotes, única especie de la que se obtiene el ámbar o ámbar gris.

el curso de los viajes transoceánicos las que originaron la necesidad del fundido a bordo y permitieron comprobar su viabilidad⁸⁶. En suma, el mérito de Soupite debió consistir en la aplicación de este procedimiento de forma permanente, estableciendo a bordo hornos de fundido fijos.

Las primeras referencias documentales, halladas en el curso de esta investigación, que expresamente mencionan la aplicación de esta técnica en los balleneros guipuzcoanos son bastante tardíos, pues vienen recogidos en una demanda impuesta en 1697 por la Cofradía de San Cosme y San Damián de médicos y barberos contra los propietarios y armadores de balleneros de San Sebastián⁸⁷. Anteriormente, existen en la documentación consultada algunos indicios de la aplicación de este procedimiento. Así, en los registros de la lonja de Hondarribia correspondientes a 1656 se menciona el armamento de un ballenero en San Sebastián destinado “...a las trovas de ballenas...”, expresión que alude al sistema de navegación errática que, en lo sucesivo, emprendían estos barcos en busca de ballenas en alta mar⁸⁸. En las actas de las Juntas Generales de la RSBAP de 1777 se afirma que los balleneros en el pasado se valían de dicha técnica de fundido a bordo, técnica considerada como muy peligrosa y mucho más incómoda que el fundido en tierra⁸⁹. De todas maneras, la aplicación de esta técnica permitía la continuación de la actividad en aguas ubicadas en torno a territorios hostiles a la presencia de los balleneros vascos, como es el caso de los territorios bajo soberanía danesa, sin que ello implicara el abandono del anterior procedimiento terrestre; técnica, mucho menos arriesgada, que continuaría en uso en territorios alejados o no colonizados por potencia alguna y en aquellos en que no había oposición alguna, caso de Terranova, donde se continuó con las capturas balleneras, aunque de forma secundaria.

86 En un pleito suscitado en 1709 en torno a la venta de varios cachalotes, capturados por los pescadores de Deba, los testigos presentados afirman que los barcos destinados a Terranova habitualmente capturaban y beneficiaban esta especie durante sus largas singladuras (A.G.G.-G.A.O., 2604).

87 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2453. Véase el documento nº21 del Apéndice Documental.

88 A.M.F., C, 5, II, 6, 2. La expresión “a las trovas de ballenas” equivale “a la búsqueda errática de ballenas”. La voz trova deriva del verbo trovar sinónimo de encontrar, hallar. Es frecuentemente usada en la documentación de época Moderna con el significado de hallazgo o suceso fortuito acaecido en el mar, tanto en el sentido positivo de hallazgo, rescate o captura de algún bien que beneficiaba a toda la tripulación, como en el sentido negativo de alguna desgracia que restaba el volumen de los beneficios. Entre estas “desgracias” se podía incluir el del embarque de polizones a bordo, que, obviamente, constituían una merma inesperada en los víveres y raciones de la tripulación y su descubrimiento en alta mar constituía, a la vez, un hecho fortuito o trova. En consecuencia, habitualmente se empleaba la expresión “ir de trova” como sinónimo de “ir de polizón”.

89 Concretamente, refiriéndose al posible desarrollo de cacerías de ballenas en la isla de Santa Catalina, se afirmaba que “...Las ventajas de la pesca de esta isla, respecto de la que nuestros mayores hacían en Goelandia, Fislandia y estrecho de David, saltan a los ojos: aquí se logra tener navío seguro en el puerto, y hacer la pesca con lanchas dentro de la misma bahía, que tiene dos leguas y media de largo, y dos de ancho, sin tanto riesgo de vidas y haciendas, ni los temporales, que no son tan frecuentes, impidan esta faena, consiguiéndose al mismo tiempo el que las lanchas sean conductoras de la pesca a tierra, para trincharla y derretirla, sin los penosos trabajos a que estaban sugetos nuestros antiguos balleneros, que con suma incomodidad executaban la faena al costado del navío, abandonando no pocas veces el pescado por el choque de este con la marejada, y a caso con otras pérdidas mas sensibles, que no se podían remediar. ¿Quantos navíos se quemaron a resulta del fuego grande que hacían en el horno que formaban en el combes, para derretir la grasa, siendo los pobres tripulaciones víctimas de sus llamas? Todo esto se evita haciendo la maniobra en tierra...” (Extractos de las Juntas Generales Celebradas por la RSBAP (1777). Comisiones Terceras de Industria y Comercio. Artículo I: Pesca, pp. 52-53).

Por otro lado, sistema de navegación en convoy, permitió la pervivencia de la actividad a lo largo de todo el siglo XVII⁹⁰. Tanto es así que frecuentemente a la pesquería de ballenas en el Ártico se le denominaba el “flote” o la “flota de ballenas”⁹¹. Por tanto, los dueños y armadores de los balleneros guipuzcoanos, para poder continuar con su actividad, aplicaron, aunque sea con algunas décadas de retraso, la solución que Felipe II propusiera para contrarrestar la competencia extranjera en la antes citada Real Cédula de 1587. Real Cédula que ordenaba que los pesqueros acudiesen a sus pesquerías bien armados y en flota⁹². El desarrollo de este sistema de navegación estaba íntimamente ligado con el de la aplicación del procedimiento de fundido a bordo de la grasa de ballena y la combinación de ambas permitió que las flotas balleneras guipuzcoana y labortana consiguiesen sortear con éxito las dificultades ocasionadas por la competencia y las agresiones armadas de las cada vez más poderosas compañías balleneras extranjeras.

A pesar de todo, la grasa extranjera continuaba introduciéndose en los puertos peninsulares y los inversores en la actividad ballenera continuaron con sus diligencias en la Corte al objeto de obtener una legislación proteccionista. Quizás, aprovechando el renacer de la actividad ballenera en la cornisa cantábrica, los balleneros guipuzcoanos comenzaron a introducir grasas provenientes de Terranova o del Ártico, afirmando que eran de ballenas capturadas en el Cantábrico. Todo ello para poder disfrutar del privilegio, otorgado en las Cortes de Toro de 1371, que concedía la exención de impuestos a los productos derivados de las ballenas capturadas por los guipuzcoanos en todo el Cantábrico que se introducían en el interior peninsular⁹³. Precisamente la generalización del fraude provocó que los administradores de las aduanas comenzaran a imponer derechos a todas las grasas que los comerciantes introducían en Castilla. En consecuencia, la villa de Deba, una de las localidades en las que mayor importancia había adquirido el resurgir de la actividad ballenera en la cornisa cantábrica, obtuvo en 1616 la confirmación de dicho privilegio de exención de 1371⁹⁴. Por supuesto, este privilegio constituía una perfecta tapadera para la introducción de grasas de origen diverso, so color de ser derivadas de ballenas capturadas en el Cantábrico, con el propósito de eludir la competencia de las grasas extranjeras, que continuaban gravadas con derechos.

Pero estos subterfugios legales no bastaban para conjurar la competencia ejercida por las

90 Turgeon señala que el despegue de las cacerías de los balleneros labortanos en el Ártico fueron posibles a raíz de la acción diplomática francesa, de la creación en el norte de Francia de una real compañía ballenera y de la introducción de la técnica del fundido a bordo (TURGEON, L.: “Pêches basques du Labourd...”, op. cit., pp. 169-171).

91 Por ejemplo, en 1649 la nao de Esteban de Irigoiti, de Endaya, estuvo en el “... viaxe al flote de ballenas...”; en 1652 la nao de Juan de Cassanueba, de Hondarribia vino “...del viaje del flote de ballenas...”; en 1655 y 1658 zarparon de San Juan de Luz varias naos al “...viaje del flotte...”; en 1659 vuelven a Pasaia naos del “...flote de ballenas...”; etc. (A.M.F., C, 5, II, 6, 2).

92 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/16 (P5D17).

93 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 172-173.

94 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 51.

grasas que los ingleses y holandeses aportaban a los puertos peninsulares, pues también ellos recurrieron al fraude y procedieron a su introducción en Castilla provistos de certificados falsos de que eran grasas aportadas por los guipuzcoanos, para así eludir el importe de los derechos que de lo contrario deberían abonar en las aduanas. En consecuencia, en 1617, en las Juntas Generales de Segura, a propuesta de San Sebastián, se acordó solicitar al rey la prohibición de la importación de las grasas extranjeras, al tiempo que se instaba a los alcaldes de las villas costeras y a los administradores de las aduanas que fueran diligentes en la persecución de este fraude⁹⁵. Al año siguiente, en marzo de 1618, San Sebastián volvió a quejarse ante la Diputación reunida en Azpeitia, acerca de los ataques cometidos en años anteriores por los ingleses y holandeses en Spitsbergen, y de la importación de sus grasas y barbas de ballena, que según denunciaba se atrevían incluso a venderlas al por menor en los puertos de Gipuzkoa. El problema con el que se enfrentaban los interesados guipuzcoanos en las pesquerías y las autoridades provinciales consistía en que de acuerdo con los Fueros no podían prohibir las importaciones de productos derivados de las ballenas, que se consideraban como bastimentos o víveres de primera necesidad y, por tanto, de libre introducción. En consecuencia, la Diputación decidió consultar a sus abogados para que estudiaran el caso y propusieran soluciones que protegieran las pesquerías guipuzcoanas sin lesionar los Fueros⁹⁶. De este documento se deriva, además, que no todos estaban de acuerdo en prohibir o limitar las importaciones extranjeras; como se verá más adelante, cada vez más comerciantes se dedicaban a su introducción y venta al por menor.

El doctor Torre Arizmendi y el licenciado Portu, los abogados de la Provincia consultados, dictaminaron que aunque se podía considerar la grasa como un bastimento, debido a las

95 “Este dia a proposicion de la dicha villa de San Sebastian la junta acordo que se escrive a su magestad y senores de su consejo de estado suplicandoles para que manden proybir para que los dichos estados de Flandes y de otros reynos que no sean de su corona rreal no entren grassas de ballena a estos reynos de Espana como ttambien lo an mandado el señor archiduque y el rrey de Ynglaterra, considerando los danos que rresultan a los naturales, pues los dichos estranxeros llevan el fructo y aprovechamiento que asta agora los de los naturales an tenido, y aviendose leydo una carta de Miguel de Manchola, administrador de los Diezmos de la Mar en la ciudad de Vitoria, en que advierte a su señoría que estos dias pasados an llegado a los puertos de esta provincia mucha cantidad de grassa de ballenas en navios de Ynglaterra y Flandes y le an [introducido] con los arrieros a las partes de Castilla // (fol. 25 r.) con ttesttimonios de que la dicha grassa es de vallengas muerttas en los puerttos de esta provincia, no siendo anssi, por dejar de dar los derechos rreales, y que anssi conbiene se ponga el medio necesario con la brevedad que el casso rrequiere. Y conferido sobre ello acordaron que los alcaldes hordinarios de cada uno en su juridicion agan diligencia luego en ynquerir y averiguar si las dichas grassas que an passado por la dicha ciudad de Vitoria son de vallengas muerttas en las costas de esta provincia y las dichas diligencias las remittan a la diputtacion de esta provincia, mas es ttocante y en ella, con vista de ellas, se provea justicia y se les apercive a los dichos alcaldes que adelantte ttengan particular cuydados que no se cometan fraudes en los derechos reales y que se agan los rettornos conforme dispone las leyes rreales y guardandososse a esta provincia sus fueros y previlexios, a los que contrabiniere castigue el dicho administrador, conforme a la comision que para ello ttubiere de su magestad y en esta conformidad se le rresponda al dicho administrador Miguel de Manchola” (A.G.G.-G.A.O., R.17).

96 “...se leyo una carta de la villa de San Sebastian en que dize que los anos atras los hijos de esta provincia an ynbiado navios a Terraverde, los ynglenses y flamencos les an estorbado la pesca y robadolos, haciendoles notable dano, y no contenttandosse con ello y con proybir que en Flandes ni Ynglaterra no puedan sino sus mismos naturales metter grassas y barbas de ballenas, con notable desberguença las traen a los puertos de esta provincia y las benden por menor y sus hijos padecen, y conferido sobre ello acordaron que los abogados de esta provincia vean las hordenanças que tiene esta provincia con evidencias y recaudos que hubiere sobre lo que refiere la dicha carta...” (A.G.G.-G.A.O., R.17).

circunstancias especiales del caso se podrían aplicar algunas medidas legales, que no se especificaban. De todas maneras, recomendaban que se recabaran informes acerca de los problemas y sus posibles soluciones para remitirlas a la Corte⁹⁷. Los desvelos y gestiones de la Provincia y de los interesados en las pesquerías obtuvieron buenos resultados pues en julio de 1618 el rey emitió una Real Cédula otorgando la preferencia de venta a las grasas aportadas por los guipuzcoanos, de manera que hasta la venta de éstas, prohibía la descarga y venta de las extranjeras⁹⁸. Pero esta preferencia otorgada a las grasas guipuzcoanas, aunque solucionaba un problema, fue origen de nuevas discordias, esta vez con los labortanos. Efectivamente, los balleneros labortanos dependían en gran parte de los puertos y mercados peninsulares, en los que invernaban sus barcos y vendían sus capturas. En consecuencia, este mismo año de 1618 la Provincia de Lapurdi solicitó a la de Gipuzkoa que no fueran considerados como extranjeros a la hora de vender sus grasas⁹⁹. En las Juntas Generales de Ordizia de 1619, los representantes de las villas de San Juan de Luz y Ziburu volvieron a solicitar que las grasas que aportaban los labortanos no fueran consideradas como extranjeras¹⁰⁰. Se formó una comisión para estudiar el caso, que emitió su dictamen favorable a solicitar al rey el permiso para que los labortanos pudiesen vender libremente sus grasas. La Junta, en consecuencia, les franqueó su permiso y decidió iniciar gestiones en la Corte para conseguir su refrendo real¹⁰¹.

La Provincia era favorable al mantenimiento de las buenas relaciones con los vecinos labortanos, ya que de ellas dependía el abastecimiento de cereales de Gipuzkoa en tiempo de guerras. Pero no todos estaban de acuerdo con esta política y se alzaron voces en su contra. Es muy significativo que en 1624 en el Consejo Real se acusara sólo a los balleneros labortanos de cometer contrabando de moneda extrayendo metales preciosos e introduciendo moneda de vellón, en colaboración con los holandeses¹⁰². El origen de estas desavenencias y conflictos

97 “Por mandado de buessa señoría hemos bisto la carta de la villa de San Sebastian y lo decretado a ella por buessa señoría y aunque por leies y cedula rreales y ordenança de buessa señoría se permite que los estrangeros puedan traer bastimentos a esta probinçia y llebar su procedido en dinero y en grassa y en otras cossas contenidas en su hordenança y la grassa se puede contar tambien entre los demas bastimentos. Pero el casso que la dicha villa de San Sebastian refiere es particular por los fundamentos y caussas que en ella y en un memorial que juntamente con ella se nos ha mostrado. Y assi lo parecio en la ultima junta general de la villa de Segura donde se decreto sobre lo mismo que se escribiesse a su magestad y a los señores de su consejo por buesse señoría para el remedio de ello y segun la villa de San Sebastian escribe por su carta, de la corte se a abissado que conbiene se aga ynformacion de ello en nombre de buessa señoría y hecha se enbie para pedir el remedio...” (A.G.G.-G.A.O., R.17).

98 A.G.G.-G.A.O., R.18. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 52.

99 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 54.

100 A.G.G.-G.A.O., R.18. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 55.

101 A.G.G.-G.A.O., R.18. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 53.

102 “...Ay otro modo de meter moneda por que los vezinos de San Juan de Lus que tienen grangeria de yr a la pesca de ballenas a la Noruega, por ser los basos en que ban de porte de asta trezientas a seisçientas toneladas y no poder estas naves entrar en San Joan bienen al Pasaje y San Sebastian y con ocasion de que bienen a traer los mantenimientos desde San Joan y Andaya traen a ella gran cantidad de moneda, que despues entregan a los correspondientes, que despues noche y día ban a reçebirla a los navios y assi conbiene que se ponga remedio a este daño por que ynportara la que se entra mas de millon y medio cada año...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/9/1 (P5D6)).

de intereses hay que situarlo en las diferencias existentes entre las dos modalidades pesqueras, hasta ahora estudiadas en un sólo bloque, la bacaladera y la ballenera. Como se irá viendo, a medida que avanzaban los años se fue produciendo una progresiva especialización de los guipuzcoanos en la captura de cetáceos y de los labortanos en la captura de bacalao¹⁰³. Ello acarreó una creciente dependencia entre las flotas de ambos territorios, ya que los bacaladeros guipuzcoanos y los balleneros labortanos se surtían de parte de la mano de obra especializada necesaria en Lapurdi y Gipuzkoa respectivamente. En suma, a mayor especialización mayor interdependencia. Además, las pesquerías de bacalao, a diferencia de las cacerías de ballenas, continuaron desarrollándose en aguas de Terranova y Canadá, territorios que desde inicios del siglo XVII comenzaron a ser colonizados por los franceses. Por tanto, para poder continuar con las pesquerías en Terranova era necesario obtener el permiso de las autoridades francesas, para lo cual era indispensable contar con el favor de los labortanos. Pero la actividad ballenera, que desde inicios de siglo se desarrollaba, sobre todo, en aguas del Ártico, no precisaba del apoyo labortano para su desarrollo. De manera que, en lo sucesivo, frecuentemente, los interesados en la actividad ballenera se quejarían de la competencia que los labortanos ejercían.

El inicio de este proceso de especialización fue, además, muy temprano. En 1616, en medio del contexto de los ataques perpetrados por diversas potencias marítimas extranjeras contra los balleneros guipuzcoanos, los representantes de los vecinos del puerto de Pasaia solicitaron a la Provincia que se les concediera la preferencia del transporte de cabotaje, en beneficio de sus pinazas y chalupas. Como en el capítulo correspondiente al comercio marítimo se analizará, afirmaban que uno de los principales ingresos de su flota de pequeñas embarcaciones, principalmente dedicadas a la pesca del besugo, consistía el transporte de las grasas y bacalao que aportaba la flota labortana. Denunciaban que el transporte de dichos productos pesqueros progresivamente era efectuado por embarcaciones labortanas y de Somorrostro, aprovechando que la mayoría de los grandes pesqueros que recalaban en Pasaia eran también propiedad de labortanos¹⁰⁴. De la lectura de este memorial se transmite la idea del estado decadente de la flota pesquera guipuzcoana en general, ya sea la ballenera ya la bacaladera. Con todo, el que en su denuncia hagan hincapié en la competencia ejercida por los pequeños transportistas vecinos sólo de Lapurdi y de Bizkaia (Somorrostro) constituye una buena pista acerca de la realidad que se escondía tras ella. Efectivamente, las cuentas municipales de Pasai Donibane contienen frecuentes referencias a las contribuciones pagadas por algunas chalupas, pinazas, zabras y pataches de la localidad, dedicados al transporte de manera complementaria a la pesca. El único producto transportado por estas embarcaciones que es citado de manera expresa -claro síntoma de su especial importancia- en estos registros es el bacalao. Así, un año antes de la redacción de este memorial, en 1615 cinco pinazas de Pasai Donibane, además de las contribuciones correspondientes a sus pesquerías, pagaron los derechos debidos por sus "...*fletes de bacalao*...". Esta actividad específica de transporte se documenta en estos registros hasta el estallido de la guerra franco-española en 1635¹⁰⁵. En

103 Turgeon señala que la principal dedicación de los labortanos era la pesca del bacalao (TURGEON, L.: "Pêches basques du Labourd...", op. cit., p. 167).

104 A.G.G.-G.A.O., JD DJ, 69,1. Véase el documento nº7 del Apéndice Documental.

105 A.M.P., C, 2, I, 1, 2; C, 2, I, 1, 3.

suma, toda esta información refleja, por una parte, la respectiva especialización en curso de las flotas labortana y guipuzcoana en la modalidad bacaladera y ballenera, y, por otra, la progresiva huida de la negociación del bacalao hacia Bilbao.

La delicada situación política internacional existente desde el inicio de la Guerra de los Treinta Años en 1618, repercutía negativamente en la continuidad de las buenas relaciones entre ambas provincias, y en el desarrollo de las pesquerías transoceánicas. En el contexto del enfrentamiento suscitado en 1624-1625 entre Francia y España en torno al paso alpino de la Valtelina, algunos corsarios franceses comenzaron a cometer ataques a las embarcaciones que se dedicaban al transporte de cereales desde Francia a los puertos de Gipuzkoa. Concretamente, las acciones de Monsieur de Subiça condujeron a la práctica interrupción de este tráfico. En consecuencia, el Corregidor y el alcaide del castillo de Hondarribia procedieron a embargar todas las mercancías y embarcaciones francesas, incluidos los pesqueros labortanos que se aprestaban en los puertos guipuzcoanos. Los franceses, por su parte, cerraron la frontera, de manera que las actividades comerciales y pesqueras quedaron interrumpidas. Las autoridades de la Provincia iniciaron gestiones en la Corte y en mayo de 1625 una Real Cédula levantó el embargo y otorgó la libertad para que los pesqueros labortanos y las embarcaciones con bastimentos acudieran libremente a los puertos guipuzcoanos¹⁰⁶.

Unos meses más tarde, en agosto de 1625, la Provincia obtuvo otra Real Cédula autorizando la libre importación de bacalao desde cualquier reino¹⁰⁷. En suma, la Provincia al tiempo que promovía medidas proteccionistas a favor de la actividad ballenera guipuzcoana, permitía la libre introducción del bacalao extranjero, mayormente labortano, en perjuicio de las pesquerías de bacalao emprendidas por sus vecinos. Este hecho constituye una clara muestra de la desigual importancia de ambas modalidades pesqueras en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa, y de la progresiva especialización de los guipuzcoanos en la captura de cetáceos. Además, las autoridades de la Provincia querían asegurarse la amistad labortana, fomentando sus exportaciones de bacalao a la península, amistad necesaria para la continuidad del tráfico marítimo de Gipuzkoa con Francia y con Terranova. En esta decisión además, hay que tener en cuenta los intereses de los comerciantes guipuzcoanos, sobre todo, asentados en San Sebastián, deseosos de atraer la mayor cuota posible del tráfico de bacalao labortano, cuya comercialización se centralizaba masivamente en el puerto de Bilbao.

Estos permisos posibilitaron la continuidad de las relaciones entre Lapurdi y Gipuzkoa, a pesar del ambiente prebélico existente, hasta el estallido de la guerra en 1635. La guerra se

106 Todo ello, por petición de la Provincia, en atención a que, "...se an turbado los hombres de negocios y fronteras de Francia y cerrado el passo de Beobia por tierra, ynposibilitando la provision de la dicha provincia y la expedizion de sus navegaciones, forçandola a padecer los daños que son notorios, demas de ser contra sus privilegios y ordenanças y que este embargo se a entendido a los navios de arriva que estavan ya de partida para hir a pesqueria de Terra nova, en que son ynteresados los naturales, respecto de las sidras y otros pertrechos que dan a los barcos y que llegaria el daño a mis rentas reales por los derechos que pagan del pescado que traen, suplicandome mande que asi estos navios como los que an traydo y traen mantenimientos sean desembargados y se les dexe libremente sus navegaciones..." (A.M.F., E, 6, V, 1, 6. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 58).

107 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 59.

inició con diversos éxitos militares a favor de España. En 1636 el ejército español llegaba a las inmediaciones de París y el imperial penetraba en Borgoña. En territorio vasco, tropas españolas ocuparon San Juan de Luz y apresaron los pesqueros que se hallaban en el puerto de Socoa, entre ellos unos 15 balleneros. Pero a los éxitos iniciales sucedieron graves acontecimientos, de manera que Gipuzkoa se convirtió en campo de batalla entre ambos ejércitos. En 1638 el ejército francés invadió el oriente de la provincia, sometió a Hondarribia a un frustrado sitio de dos meses y arrasó los astilleros del puerto de Pasaia, donde apresó algunos galeones. Al mismo tiempo, la flota francesa hundió en el puerto de Getaria a la mayor parte de la escuadra española, gobernada por don Lope de Hoces, aunque se consiguió rechazar su intento de desembarco y toma del citado puerto¹⁰⁸.

Estas circunstancias fueron desastrosas para las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas. A los daños directamente derivados de las operaciones bélicas había que añadir las continuas levadas de marinería y los embargos de barcos para servir en la Armada. Además, provocaron la ruptura de las vitales relaciones con Lapurdi. En consecuencia, a pesar incluso del ofrecimiento hecho por el rey de destinar los barcos apresados en el puerto de Socoa para las pesquerías, en 1636 no se aprestó ningún barco con ese destino, entre otras razones por carecer de la suficiente marinería experta como consecuencia de las levadas, para cuya satisfacción la Junta Particular de 1636, reunida en Azpeitia, había decretado la prohibición general de ausentarse de los puertos tanto a las embarcaciones como a los marineros¹⁰⁹. Pero los interesados en las pesquerías no se hallaban dispuestos a abandonar la actividad y, como más adelante se hará hincapié, iniciaron en la Corte diversas gestiones para obtener una legislación proteccionista que les eximiera de las obligaciones que se les imponía para satisfacer las necesidades de la Armada y de la política belicista de la Corona. Así, ese mismo año de 1636 obtuvieron una Real Cédula autorizando a los propietarios y armadores de los pesqueros a embarcar marineros labortanos, especialmente necesarios para las pesquerías de bacalao y a finales de año se levantaba la prohibición impuesta por la Provincia. A pesar de todo, a consecuencia del ambiente bélico y de inseguridad reinante el año 1637 tampoco se aprestó expedición alguna. Pero merced a este permiso en 1638 se armó un barco y en 1639 dos que acudieron a las pesquerías¹¹⁰. La prohibición de 1636 afectó también a las expediciones balleneras dirigidas hacia el occidente del Cantábrico, de manera que los inversores y pescadores de localidades especializadas en el apresto de estas expediciones como Zarautz, tuvieron que desarrollar su actividad en sus propias costas¹¹¹. Así, en 1637 el concejo de Zarautz aprobaba unas ordenanzas para la regulación de la caza de la ballena en su

108 PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., p. 81; PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones para el rey de España...*, op. cit., pp. 314-317.

109 A.G.G.-G.A.O., JD AM, 53, 11.

110 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

111 Tal como se recoge en una escritura redactada a finales de noviembre de 1636, aquel año no hubo expediciones balleneras a Galicia o Asturias "...por haver passado lo mas del tiempo de la dicha matança de vallas aquí, no havian podido partir hasta agora por caussa de la proybicion general que esta dicha provincia hizo en su junta de la villa de Azpeitia de que de ninguno de los puertos marítimos d'ella no saliesen a ninguna parte pena de la vida y otras que impusso y haverse alcanzado sin embargo d'ella poco ha licencia para navegar, como todo ello consta de los decretos y licencia que estan ante mi el escrivano..." (A.H.P.G., 3/1848).

jurisdicción a fin de amparar y promover los intereses de sus principales armadores¹¹².

Los embargos de barcos y, sobre todo, las numerosas levas de marineros que se hicieron en 1639 para aprestar la flota que combatió en la batalla de Las Dunas, constituyeron la culminación de una concatenación de nefastos acontecimientos que convencieron a las autoridades de la Provincia y a los interesados en las pesquerías a iniciar diversas gestiones en pos de la obtención de una legislación proteccionista que definitivamente evitara la reproducción de estas circunstancias. Legislación proteccionista que en lo venidero constituiría uno de los elementos constitutivos, esenciales, del sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa. Las gestiones iniciadas en la Corte con el objetivo de proteger las inversiones pesqueras de las exigencias de la Armada, concluyeron en 1639 con la obtención de sendas reales cédulas que trataban de fomentar las pesquerías. La primera eximía de los embargos para la Armada y de las levas de marinería a los pesqueros aprestados para las pesquerías y a sus tripulaciones respectivamente; y la segunda concedía a los bacaladeros guipuzcoanos la rebajaba de un real del impuesto de los dos reales por carga de pescado que debían abonar en concepto del impuesto del Donativo¹¹³. Por supuesto, además de proteger a las pesquerías en general de las exacciones de la Armada, estas medidas pretendían fomentar las pesquerías de bacalao de los guipuzcoanos, rebajándoles los impuestos, de manera que pudiesen afrontar la competencia de los bacaladeros labortanos.

Esta política proteccionista pronto empezó a dar sus frutos¹¹⁴. Así, para 1643 eran ya seis los pesqueros aprestados en Gipuzkoa con destino a las pesquerías de Terranova y “Noruega”. Este año los dueños y armadores de los pesqueros de Gipuzkoa remitieron a la Corte un extenso memorial, enumerando las medidas que juzgaban eran necesarias para fomentar definitivamente las pesquerías. Bajo el encabezamiento de “*Advertencias para la yntroduccion del trato y navegacion de la provincia de Terranova y Noruega en los puertos de Cantabria*”¹¹⁵, consideraban que la principal causa del estado decadente de las pesquerías eran los embargos de navios y levas de marinería excesivos “...*que con pequeña causa los hacian los ministros de SM, particular, estando prevenidos para su navegacion con que quedavan destruydos los dueños y armadores y otros amedrentados para no exponerse a que no les succeda otro tanto*”. La segunda causa era la competencia extranjera protagonizada

112 A.H.P.G., 2/3072. / ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 18-21.

113 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 68. / AGG GAO, JD IM, 2/12/31 (P5D17). Véase el documento nº10 del Apéndice Documental.

114 En la reactivación de las pesquerías, especialmente de las cacerías de ballenas, debió influir también positivamente el tratado de comercio y navegación que España y Dinamarca firmaron en Madrid en 1641. De manera que décadas más tarde cuando en el curso de la Guerra de Holanda (1672-1678) se produjo la reactivación militar y naval danesa, merced al apoyo de la escuadra holandesa, limitando severamente la hegemonía de Suecia -tradicional aliada de Francia- en el Báltico, ya no existía el antiguo enfrentamiento entre la luterana Dinamarca y la católica España, potencias ambas coaligadas con Holanda en contra del enemigo común (ALEGRE, J.M.: *Las relaciones hispano-danesas en la primera mitad del siglo XVIII*, Revue Romane, 14, Copenhague: Etudes Romanes de l'Université de Copenhague, 1978, pp. 519-520).

115 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

sobre todo por ingleses y labortanos. En total solicitaban la aplicación de seis medidas legislativas que, en su opinión, contribuirían al fomento de las pesquerías: 1) Confirmación de la Real Cédula de 1639 que eximía a los barcos aprestados para las pesquerías y sus tripulaciones de los servicios en la Armada. Consideraban que además se debía penalizar la eventual ejecución de embargos de naves y de levas de marinería, emprendidas por miembros de la Armada valiéndose de artimañas legales. 2) Exención total de los pesqueros guipuzcoanos del importe del impuesto del Donativo. 3) Permiso para importar de Francia los pertrechos o efectos navales necesarios para aprestar los barcos (velas, jarcias, mástiles, brea, alquitrán, etc.) y, sobre todo, la sal, imprescindible para las pesquerías de bacalao. 4) Concesión a los oficiales superiores de los pesqueros de la facultad de imponer castigos pecuniarios a los tripulantes indisciplinados. 5) Restauración de la preferencia de venta de los productos de las pesquerías de los guipuzcoanos sobre los de los extranjeros. 6) Continuidad del permiso otorgado en 1636 para enrolar marineros cualificados en la pesca del bacalao (pilotos y trinchadores) de Lapurdi.

Pero sólo la buena voluntad y las medidas legislativas adoptadas de forma unilateral no servían para fomentar definitivamente las pesquerías, si por otro lado continuaba existiendo un contexto de enfrentamiento con los labortanos derivado de la guerra que enfrentaba a ambas Coronas. Los acontecimientos bélicos de los años 1636-1638, que acarrearón graves pérdidas a los interesados en las pesquerías de ambos lados de la frontera, condujeron a las autoridades provinciales e inversores navales de ambos territorios a pensar en la necesidad de establecer un tratado entre ambos que evitara los ataques mutuos y las pérdidas económicas. Las disensiones que en torno a la firma de un acuerdo con Lapurdi se produjeron en el seno de Provincia, son un buen ejemplo de que los enfrentamientos armados nunca se interrumpen siempre que haya sectores que continúen obteniendo beneficios políticos y económicos de su existencia.

En enero de 1644 San Sebastián, parte importante de cuyos comerciantes e inversores navales creían que obtendrían mayores beneficios sellando la paz antes que continuando con los enfrentamientos con los labortanos, presentó un memorial en la Diputación, reunida en su término, a favor de solicitar al rey el permiso para entablar relaciones con Lapurdi, pues era, a su juicio, el único modo de aprestar los pesqueros¹¹⁶. Las gestiones emprendidas dieron resultados satisfactorios. Así, el día ocho de enero, don Juan Hurtado de Mendoza, Agente en Corte de la Provincia, informaba que recientemente había “conseguido” permiso para importar bastimentos de países enemigos y que continuaba con las gestiones a fin de obtener la autorización para que los pesqueros labortanos pudiesen arribar a los puertos de Gipuzkoa. Pero en las Juntas Generales, reunidas ese año en Hernani, se evidenció la división interna existente en la Provincia en torno a esta cuestión. La mayoría de la Junta decidió remitir a la Corte un memorial exponiendo las ventajas que sobrevendrían de sellarse un acuerdo con Lapurdi y dando seguridades de que el acuerdo no constituiría una puerta abierta a una invasión francesa.

¹¹⁶ Argüía que se debía suplicar al rey “...permissio de comunicaçion con la provincia de Labort y que los navios que de allí navegassen a Terranova y al Flote con vacallao y grassa, arboles, jarçia y pacaje puedan benir a los puertos de VSª...por que los navios que navegan de los puertos de VSª para Tierranova y el Flote se aparejaran en todo este mes y el que biene y si no tienen seguridad los unos y otros quedaran en pie los ynconbinientes...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45).

Los contrarios al acuerdo también emprendieron sus maniobras. En primer lugar, se valieron del corso para sembrar la división y la inquietud en la Junta. Aprovechando el reciente apresamiento de ocho o nueve barcos labortanos cargados de bacalao y grasa por las fragatas corsarias, que actuaban a las órdenes del maestro de campo don Alonso de Idiaquez, por una parte, dieron la voz de alarma de que los labortanos, en venganza, se disponían a invadir Pasaia. Se decretó la movilización general en el extremo oriental de la provincia al objeto de repeler una hipotética invasión que no tuvo lugar. Por otra parte, este hecho creó entre los asistentes a la Junta un sentimiento de animadversión hacia el corso, levantándose en la reunión voces en contra de su pervivencia. Sentimiento hábilmente manipulado por los contrarios al acuerdo con Lapurdi, pues sabían que muchos de los inversores navales y comerciantes, que se mostraban favorables al acuerdo, invertían a su vez en el corso y nunca se conformarían con la eliminación de la lucrativa actividad corsaria en aras a conseguir el tratado con Lapurdi. En segundo lugar, remitieron a la Corte otro memorial exponiendo que los favorables al tratado sólo buscaban su conveniencia en perjuicio de los intereses de la Monarquía, exponiendo a Gipuzkoa a una invasión. San Sebastián, en junio de 1644 comunicaba a la Provincia que se debía averiguar la identidad de los contrarios a la opinión general de la Junta, conocer las causas de su oposición y, por supuesto, proceder a su castigo. Añadía sobre la conveniencia de convocar una Junta Particular para tratar la cuestión¹¹⁷. Don

117 "...si VS en su junta general de la villa de Hernani combino toda en que a su magestad se representasen por memorial combeniençias de su real serviçio, seguridad de sus plaças y fronteras y las del reyno de Navarra por la comunicaçion con la provincia de Labort y la Vaja Navarra, creçimientos en los derechos que tocan a su magestad, abasto para los reynos de Castilla, Aragon y Navarra, retençion de la plata y oro en este reyno, salida de frutos de él y del distrito de VS, de que se seguian hutilidades grandes para los vasallos de Su Magestad con que en derechura viniesen los navios que navegan de la provinçia de Labort a Terranova, a los puertos de VS y siendo asi que haviedo salido del registro de la diputacion las ynquietudes que a VS se ocasionaron, primero que la junta de haver estado la mayor parte de VS mobida con las armas en la mano por haver dado a entender algunos ministros que quejossos los bascos de haverseles tomado por las fragatas del corsso, que gobierna el Maestro de Campo don Alonso de Ydiaques, asta ocho o nueve presas cargadas de vacallao y grassas, en bengança tratavan de benir al puerto del Passaje y sopresarle y prender o matar al dicho Maestro de Campo, el valle de Oyarçun, Renteria, Hernani y esta villa estubieron a la defensa de aquellos lugares y que VS // (fol. 1º r.) en su diputaçion hordenó que a primeros havisos estubiesen las villas y lugares prebenidos para yr a Yrun o al Pasaje a la parte donde la ocasion lo pidiese y nombrado por cabo y gobernador de la jente que se juntase al sargento mayor don Miguel de Veroyz, y reconoçiendo las villas y lugares de VS que estas ynquietudes se ocasionavan de que hubiese corso, binieron de todas las villas, resueltas en aquella junta para pedir a Su Magestad que por ser mayor serviçio suyo mandasse çesar el corsso, y haviedo, como digo, salido el tratar de esta materia del registro, mis junteros pidieron a VS que con mayor acuerdo se tratase de esta materia otro dia, y haviedo, el dia que constará por el decreto, presentado a VS una propossaçion tan ajustada al serviçio de su magestad y combeniençias y utilidades de sus vasallos y representando, entre otras raçones, que el deçir que el puerto del Passaje, la plaça de San Sebastian o otro qualquiera podian sopresar, biniendo muchos navios, se satisfiço a esta ojeccion con dar raçones suficièntes de que no podia subçeder semejante casso, porque, lo mismo se militava que alli, se repressenta en la plaça de Dunquerque, que es de tan grande importancia y que haçe tanto daño al enemigo, y ademas que estan en su puerto siempre mas de 24 galeones de su magestad de su armada real y mas de 80 fragatas particulares de guerra, y es visto que pues alli con lo que en el memorial se diçe con ser puerto de tan gran comerçio no subçeden sopresas, menos se puede esperar aquí por quatro bascos que en llegando se ban a sus casas y no queda nadie sino un hombre a la benta de su pescado, y los ministros militares, como se dize en el memorial, poden façilmente asegurarlos quitandoles artilleria, armas y munizioni y remitiendo la jente, y vista y considerada la propossaçion // (fol. 1º v.) por VS la mando llebar a devido efecto y que de ella se sacase el memorial para su magestad, que se hiço por VS en la diputacion de esa noble y leal villa, y el señor don Pedro de la Barreda en nombre de VS dio graçias a mis junteros del açierto que havia tenido yo en haçer el dicho memorial y las combeniençias que en el representava del serviçio de su magestad, de sus reynos y de VS, los que son emulos a VS en esta pretension que es tan justa; Por su probecho buscan raçones aparentes para desluçir la verdad y así abran ynformado de que VS en la dicha junta general fue engañada, en que an echo muy grande agravio a la autoridad de los

Juan Hurtado de Mendoza, Agente en Corte, comunicaba a fines de junio que se suponía que había sido algún ministro de la Corte quien redactó el memorial contrario, pero ante la evidencia de la existencia de disensiones en el seno de la Provincia, insistía en la conveniencia de celebrar una Junta Particular para examinar todas las opiniones, favorables o contrarias al acuerdo con Lapurdi, y elaborar un nuevo informe para remitirla a la Corte¹¹⁸. San Sebastián insistía de nuevo en la necesidad de castigar a los que vertían semejantes opiniones y fomentaban la discordia¹¹⁹.

A finales de julio de 1644 se celebró la Junta Particular en Bidania. En ella se acordó por unanimidad solicitar al rey permiso para que los barcos labortanos acudiesen libremente, provistos de pasaportes concedidos por el Capitán General de Gipuzkoa, a los puertos de la provincia con sus cargamentos de productos de las pesquerías, pertrechos navales y bastimentos. En cuanto al corso, no se mostraban a favor de su extinción pero acordaron que en lo sucesivo los corsarios no deberían atacar a los barcos labortanos. Los inversores navales y autoridades de la provincia, valiéndose de la dependencia de las pesquerías guipuzcoanas con respecto a los marineros y pertrechos labortanos, planteaban un acuerdo que posibilitara además el comercio entre ambos territorios¹²⁰. De todas maneras, en esta Junta Particular de

açiertos de VS, y mucho mayor en haver dado a entender a su magestad y sus ministros que VS, sus villas y lugares miran con menos atencion las materias que tocan al servicio de su magestad, y asi deve ser serbida de pedir que, como a malos ministros y que faltan en la verdad a su magestad con ynformes ynjustos, sean castigados, y se declare quienes son para que se les reconbenga en que se fundaron o que motibo tubieron en haçer semejantes ynformes, y para esto se serbira VS de mandar sean conbocados las villas y lugares para que se trate en junta particular de materia en que tanto ynteresa la reputaçion de VS...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45).

118 “...que en la primera junta que aia, proponga la materia, examine los votos de las villas e intereses de cada una y qué fundamento tenga lo que se a dado a entender a los ministros a çerca de la malicia que pueden llevar los de Lavort en horden a interpretar, y lo demas que por la instruçon constará, sobre que hiçe instançia con estos señores para que se averigüe bien, que en el memorial de VS esta la satisfaçion pues se asienta en él que en llegando qualquier navio se le a de quitar todo pertrecho de guerra, poniendo españoles para la venta del vastimento y bolviendose los françeses a su tierra: infierese de lo dicho que se a dado por asentado por los que andan en estas intelijençias que no toda la provincia dessea este negoçio (pues manda que se junte otra vez) y que en la de Hernani no se enteraron bien las villas, por lo qual convendra que se convoque la junta particular pues la general esta lexos...para que la respuesta que huviese de remitir sea con toda brevedad y acavemos de salir de este embaraço con desengaño o consiguiendola...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45).

De las palabras del Agente en Corte se deduce que los contrarios al acuerdo se valieron incluso de la convocatoria hecha por la Provincia de una nueva Junta para sembrar la discordia en la Corte, extendiendo la opinión de que una nueva convocatoria era signo de que no todas las villas de Gipuzkoa estaban a favor del tratado con Labourd y de que en la anterior Junta General de Hernani muchas votaron a su favor engañadas o mal informadas.

119 “...como antes he suplicado a VS conbiene por reputaçion de VS, tanto quanto por el negocio principal, el que se pida castigo de quien tan ynjustos informes haçe a su magestad y sus ministros, dando a entender que en decreto tan uniforme hubo ynteligençias particulares, y para que esto se berifique con mas çierta çiençia siendo VS servida en la conbocatoria a las villas y lugares de VS, podra escribir que cada una remita a esta junta particular los junteros que se allaron en la de Ernani, para que allandose todos pressentes se bea quien fue el engañado o quien fue el que hiço genero de contradiccion o dio caussas para que a su magestad // (fol. 1º r.) no se representasen combeniençias de su real serbiçio, utilidades de los reynos de Castilla, Aragon y Navarra, seguridad de las fronteras, paz y quietud universal de VS y sus puertos y los de Cantabria, y otras muchas razones, que se representaron a VS por una proposiccion mia, para que se exhaminen los botos que entonçes hubo y con los mismos junteros se berifique la verdad y se satisfaga a su magestad y sus ministros...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45).

120 A.G.G.-G.A.O., R.26. Véase el documento nº12 del Apéndice Documental.

Bidania no se dilucidó quiénes eran los que sostenían la postura contraria a la firma del acuerdo con Lapurdi. Una carta remitida por el Agente en Corte en septiembre de 1644 ofrece importantes pistas al respecto. Comunicaba que, merced a las gestiones emprendidas por la Provincia, el rey había autorizado comerciar libremente con los labortanos durante el plazo comprendido entre los meses finales de 1644 y durante todo el año 1645. Pero añadía que “...don Martin de Aguirre dio ayer memorial contradiciendo lo de las grasas, quiera dios que no le valga...”¹²¹. A pesar de estas disensiones, el Agente en Corte comunicaba en noviembre de 1644 a las Juntas Generales, congregadas en Deba, que el rey había autorizado por fin el comercio libre con Lapurdi sin límites temporales¹²². En febrero de 1645 la Provincia solicitaba la confirmación de dicho permiso, deseo que fue satisfecho mediante una Real Cédula concedida ese mismo año¹²³.

La pesquería de bacalao pronto se benefició de este nuevo clima de distensión. En junio de 1645 solicitaron al rey permiso para importar sal de Francia, mucho más barata que la que se importaba de otros lugares de la península¹²⁴. En octubre se obtuvo el permiso para importar anualmente desde Francia un total de 40.000 fanegas de sal, de ellas la mitad para abastecer a los diez bacaladeros que de “ordinario” acudían a Terranova, con posibilidad de incrementar la cantidad si aumentaba el número de bacaladeros¹²⁵.

En cuanto a los instigadores de la oposición al acuerdo adoptado con los labortanos, tal como sugería el Agente en Corte en 1644, fueron los inversores balleneros, principal actividad pesquera de los guipuzcoanos. Las gestiones de los balleneros se encaminaron a tratar de excluir a la grasa de ballena de entre los productos alimenticios de primera necesidad o bastimentos de libre introducción desde Lapurdi. En suma, trataban de impedir la libre introducción de grasa labortana, para lo cual emprendieron acciones contra los permisos otorgados por el rey. San Sebastián, ante el peligro que dichas acciones suponían para la

121 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45.

122 “...su magestad se sirve de permitir que la provincia pueda tener comunicacion y comercio con la de la Bort, en Francia, y sus havitadores y que ellos puedan venir con sus navios, y en ellos pescado bacallao, grassa y qualesquier genero de pertrechos de navios y fabrica de ellos, de Terranova y otras partes en derecha para los puertos de esta provincia y bender en ellos las dichas cossas libremente...” (A.G.G.-G.A.O., R.26).

123 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74.

124 “Este dia en conformidad de un papel de apuntamientos que se leyo en esta Diputacion: se acordo se escriba a Juan de Gorostidi hagente de esta Provincia en corte, para que solicite y procure alcançar permission de su magestad de poderse conducir sal de Francia y otras quales quier partes, aunque sean de enemigos de esta corona, a esta dicha provincia para el consumo de ella en la navegacion de Terranova, tan necessaria al servicio de su magestad, por declaracion de comprehenderse la dicha sal en la permission de los demas bastimentos o por nueva gracia...” (A.G.G.-G.A.O., R.26).

125 “Este dia por quanto el diputado general dixo haverle havissado el dicho Juan de Gorostidi que, en quanto a la pretenssion de conducirse sal de Francia y otras partes a esta provinçia, se ha mandado se señale la cantidad que sera menester cada año: La diputacion acordo se suplique por quarenta mil hanegas de la dicha sal que seran menester cada año = veintemil hanegas para diez navios que hordinariamente ban de esta provincia a la pesca de Terranova, diez mil hanegas para salar sardina y demas pescado fresco, y diez mil hanegas para el conssumo y salar çeçina y toçino y gasto hordinario que es lo menos, y forçosso con pretexto de que si se aumentare la navegacion de Terranova, se habra de añadir mas cantidad de sal respectivamente” (A.G.G.-G.A.O., R.26).

pervivencia del permiso de comercio con los labortanos, llegó a un acuerdo con los armadores e inversores labortanos para excluir del permiso la libre introducción de la grasa¹²⁶. Además en noviembre de 1644 los balleneros guipuzcoanos obtuvieron una Real Cédula concediéndoles la preferencia a la hora de vender grasas¹²⁷. Pero los balleneros labortanos comenzaron a introducir en Bilbao grasas de contrabando. Los balleneros y autoridades de San Sebastián enterados de que el labortano Juanes de Lobiaga trataba de introducir grasas en Bilbao, solicitaron a don Diego de Hinojosa, Veedor del Almirantazgo de Bilbao, que no se permitiera tal hecho, amenazando que de lo contrario tomarían represalias que acabarían con la libertad de comercio con Lapurdi. El Veedor respondió que en Bilbao no se permitía la libre introducción de la grasa labortana, sino tan sólo de bastimentos, merced al permiso obtenido por el señorío en 1643, y que Lobiaga fue apresado cuando trataba de introducir las grasas de contrabando¹²⁸.

Pero en Bilbao no se respetaba la preferencia de los balleneros guipuzcoanos y de forma más o menos fraudulenta se introducían las grasas que aportaban los labortanos. En 1646 los mayordomos de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de San Sebastián se quejaban ante la Diputación, reunida en la misma villa, de que los labortanos introducían libremente en Bilbao las grasas de ballenas capturadas en Noruega y otros lugares. Añadían que dicha práctica resultaba fraudulenta pues por el permiso concedido por el rey tan sólo se les autorizaba la introducción de la grasa que aportaban los bacaladeros de Terranova, obtenido de las “tripas”¹²⁹ del bacalao. La Diputación decidió trasladar la queja al Corregidor de Bizkaia¹³⁰.

126 “...Reconociendo es bien conservar el trato y buena correspondencia con los de la tierra de Labort como en estos pasados trate de buscar los medios posibles para que SM fuese servido de concederles libre comercio con mis naturales y a esta M.N. y M. Leal provincia solicite para que tambien apoyase esta causa por que estubiese abastecida de pescado bacallao, sustento tan necesario en particular en tiempo de guerras como se conoce, y por que de los principios se pidió este permiso no solo para bacallao sino tambien para grasas, trataron de oponerse mis vecinos y naturales, dueños y armadores de navios que estan en Terranova y Noruega, por el perjuicio que se les seguia en la venta de su pescado y grasas, y teniendo por muy cierto habia (ILEGIBLE) // (fol. 145 r.) mucho el embarazar con esta oposicion el permiso, mayormente por lo que tanto apoya SM la causa de estos armadores por las grandes conveniencias que se conocen, y por que no se malograsen esta pretension, ajuste con las personas que solicitavan por los dueños y armadores de navios de Labort el que no obstante que se alcanzase dicho permiso no pudiesen introducir ningunas grasas a los puertos de esta provincia ni a la de ese Señorío, demas de que los naturales podian estorbar la entrada por tener cedula de SM en que sean siempre preferidos a la venta de sus grasas, lo qual se a observado siempre aun en tiempo de paz...” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74).

127 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 76.

128 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74.

129 Se refiere al aceite de hígado de bacalao, empleado como combustible y en el curtido de pieles. En el texto de la leyenda del mapa “Le plan géométral de l’île de Terreneuve”, de hacia 1713 se describe el procedimiento de obtención del aceite de hígado de bacalao, consistente en la colocación de los hígados sobre planchadas de madera para que al “pudrirse” al sol emanasen el “saín” o grasa. Menciona, también, que los bacaladeros vascos se dedicaban a la caza de “lobos marinos” para la obtención de su grasa: “...Ils y peschent encore de certains animaux de la Mer appellés Loups-marins, de la graisse desquels ils font par la voye du feu ils en sortent de l’huile qu’on dit de Loup Marin, et le debit tant de leur Morüe que de leurs huilles se fait en leur país et chez leurs voisins...”

Des foyes des Morües qu’ils mettent a pourrir dans les parquets de planches, il se fait une huile qu’ils appellent seíns qui sert a brusler dans les lampes des Cuisines aux país où l’huile d’olive et autres sont rares, et pour les Tanneries.” (EGAÑA GOYA, M.: “Le plan géométral de l’île de Terreneuve. L’école basque de cartographie/Euskal kartografia eskola”, *Zainak*, 21 (2002), p. 258).

El problema al que se enfrentaban los balleneros guipuzcoanos provenía de tiempo atrás y derivaba del proceso de acaparamiento de la negociación de los productos de las pesquerías que los comerciantes bilbainos habían emprendido desde inicios del siglo XVII. Ciriquiain Gaiztarro, basándose en datos aportados por Guiard, afirma que Bilbao centralizó gran parte de las importaciones de bacalao labortano y parte importante del bacalao y grasas aportadas por los propios guipuzcoanos. Además de disponer de mejores posibilidades mercantiles, Bilbao acordó en 1617 con los representantes de San Juan de Luz y de Ziburu la reducción de los impuestos que debían abonar por la introducción de su bacalao. Menciona también el caso del apresamiento en 1646 por corsarios de San Sebastián de un barco cargado de grasas destinado a Bilbao, propiedad de Lohobiague, el anteriormente citado Juanes de Lobiaga. Efectivamente, la generalización del fraude en Bilbao y su aparente impunidad -pues este Lobiaga había sido detenido en Bilbao el año anterior, acusado de cometer contrabando de grasas- indujo a los guipuzcoanos a enviar expediciones de corso a las inmediaciones de Bilbao a la captura de labortanos que aportaban grasas¹³¹. Según una carta de las autoridades de San Juan de Luz, transcrita por Ciriquiain, el propósito de los ataques y maniobras de San Sebastián era el de trasladar la negociación de los productos de las pesquerías labortanas, desde Bilbao a San Sebastián¹³². La manipulación y utilización de las reivindicaciones de los balleneros por algunos sectores de los comerciantes de San Sebastián y de las autoridades de la Provincia, al objeto de favorecer sus intereses, se hace patente en los acontecimientos que acaecieron posteriormente. Los armadores y dueños de los balleneros guipuzcoanos, por su parte, continuaron con sus gestiones en pos del fortalecimiento de su posición frente a la competencia de los labortanos¹³³, y en 1649 obtuvieron una nueva cédula real confirmando la

130 “Este dia por parte de Santiago de Telleria y Miguel de Ondarza, vezinos de esta villa, mayordomos de la Cofradia de san pedro de los mareantes de ella se pressento una propoosition en que en sustancia dizen que so color de un // (fol. 5 r.) permissio que el senorio de Vizcaya obtuvo de su magestad como otro que primero fue concedido a esta provinçia, para la comunicacion y comercio con los de Labort de Françia, se llevan por ellos en sus navios muchas y considerables cantidades de grassas de las partes de la Noruega a la villa de Bilvao y otras partes del dicho senorio de Vizcaya, siendo assi que, conforme al dicho permissio, tan solamente se puede conducçir la grassa, que en navios de vacallao se trae de Terranova que es muy mediana cantidad, como se ha entendido y praticado en esta dicha villa, y que dandose lugar a que los de la dicha Provincia de Labort traigan grassas de todas partes, y en mucha cantidad, vendrian a tener las de los naturales muy poca o ninguna salida, y se atrassaria la navegacion de Terranova y criança de la gente de mar que en ella se haze, defraudandose el intento de la çedula que su Magestad fue servido de dar, en horden a la venta y prelacion de las grassas de los dichos naturales, en que la Provinçia es tan interessada: y la suplican se sirva de ocurrir al remedio de este daño, suplicando a su Magestad se sirva de mandar al veedor del contravando del dicho señorío de Vizcaya no admita en su jurisdiccion otras grassas que las que traen los navios de la dicha Provinçia de Labort de la parte de Terranova y proçeden de las tripas del bacallao, viniendo con el en derechura, como se haze en esta dicha Provinçia, con que se iguala el comercio de anvas provinçias, y de lo contrario Vizcaya viniera a tener ventaja en contravencion de la dicha çedula real” (A.G.G.-G.A.O., R.26).

131 El fomento de las pesquerías por medio de las acciones corsarias fue impulsado, además, por el Veedor Miguel de Necolalde, personaje de importancia capital para comprender las transformaciones experimentadas por la economía marítima guipuzcoana entre las décadas de los 30 y los 50 del siglo XVII. Este Veedor durante la década de los 40 promovió el uso en las pesquerías de los grandes barcos holandeses apresados por los corsarios. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 106, 228, 273, 277, 281-282, 375-377.

132 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 289-294.

133 En este contexto se debe inscribir el ataque español de 1648 contra la “Compañía del Norte” francesa, fundada en 1644 a instancias del cardenal Mazarino para que se dedicara a la captura de ballenas. A resultas de este ataque, la

anterior de 1644 que les otorgaba la preferencia a la hora de vender grasas¹³⁴. Mediante esta medida proteccionista las pretensiones de los balleneros guipuzcoanos quedaron por el momento satisfechas. De hecho, las expediciones balleneras en aguas gallegas y asturianas se habían también repuesto del todo para 1648, año en que los dueños de las pocas chalupas que permanecían en Orio sin acudir a estas pesquerías tuvieron que establecer un nuevo acuerdo para regular la actividad pesquera en la villa y evitar los conflictos que se ocasionaban a raíz de la escasez de la marinería disponible, mayoritariamente enrolada en las mencionadas expediciones¹³⁵.

La continuación de la confrontación franco-hispana después de los Tratados de Westfalia de 1648 evidenciaba que para el mantenimiento de las buenas relaciones entre Bizkaia, Gipuzkoa y Lapurdi se precisaban de instrumentos legales más importantes que la mera libertad de comercio concedida por el monarca español de forma unilateral. Cada vez se hacía más necesario el refrendo del acuerdo por la otra parte implicada en el conflicto, es decir, Francia. Las gestiones de los labortanos para obtener la confirmación real del acuerdo con los vascos peninsulares se estaban dilatando demasiado. Ello suponía que mientras los barcos labortanos navegaban con tranquilidad provistos de pasaporte español, los guipuzcoanos continuaban expuestos a ataques, tal como se quejaba San Sebastián en las Juntas Generales de Deba en noviembre de 1653. La Junta, a propuesta de San Sebastián, decidió conceder a los labortanos un plazo que se extendía hasta mediados de enero próximo para conseguir el beneplácito de su rey. De no conseguirlo, procederían a no prorrogar los pasaportes concedidos, con lo que se interrumpirían las buenas relaciones¹³⁶. Es decir, el permiso concedido al libre comercio unilateralmente por España se estaba convirtiendo en un

mayoría de los navíos de la compañía fueron destruidos o apresados. Tras el citado ataque la Compañía del Norte quedó en muy delicado estado, también, a raíz de los negocios especulativos emprendidos por su director Claude Rousseau y a la oposición de los armadores balleneros labortanos en contra del monopolio que ostentaba la compañía para la venta al por mayor de grasa y barbas de ballena en Francia. Ello impulsó a la Compañía del Norte a firmar un acuerdo en 1648 con los balleneros labortanos agrupados en la “Compagnie de mer de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure” para el reparto del monopolio. La extinción de la Compañía del Norte en 1657 fue motivado por nuevas dificultades acarreadas por los ataques ingleses, por la revuelta de la Fronda y por la firma en 1653 del Tratado de Conversa que impulsó a los labortanos a incrementar, tanto su participación en la flota ballenera guipuzcoana como el armamento de sus propios balleneros en puertos guipuzcoanos, sobre todo de Pasaia. En Francia, a imitación de otras potencias marítimas, se sucedieron varios intentos de creación de grandes compañías pesqueras. El primer intento fue la “Compañía Havresa de Moscú”, creada por Richelieu en 1629, siendo uno de sus impulsores Jean Vrolicq, vecino de San Juan de Luz. Esta compañía llegó a establecer una colonia, Port-Louis, en la isla de Spitsberg, destruida por los daneses en 1637, lo que ocasionó su extinción. Véanse: PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 67-84, 97-111; ROMANOVSKY, V.: *Le Spitsberg...*, op. cit., pp. 171-173.

134 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 76.

135 A.H.P.G., 3/1854.

136 “...los passaportes que obtiene en virtud // (fol. 94 v.) de los permissos conçedidos por Su Magestad a VS assi para que los vascos puedan ir a Terranova como el venir con bacallao y grassa como tanvien de la Bort y otras partes de Françia al passo que venia a ser de util esta conceccion, muy contrario a los naturales de VS que arman y navegan a lo mercantil, porque los vascos en particular y los demas a este exemplo mediante los passaportes tenían seguridad de no ser apressados por los españoles y no los de VS de los françesses, pues han sido apressados por ellos muchos navios de hijos de VS, y conoziendo esta desigualdad se les repressento a los dichos Labordanos el que assi como sus navios heran libres por reçiproca y buena correspondencia debian ser tanvien los de naturales de VS con otros tales passaportes...” (A.G.G.-G.A.O., R.27).

instrumento que fomentaba el desarrollo de las actividades marítimas labortanas sin que acarreará similares efectos a la guipuzcoana, no al menos tanto cuanto deseaban especialmente los comerciantes.

Por fin, hacia fines de 1653 Luis XIV accedió a autorizar el acuerdo entre los labortanos y los vascos peninsulares y se firmó el Tratado de Conversa o Buena Correspondencia¹³⁷. A pesar de su firma menudearon los ataques cometidos por corsarios de otros territorios que estaban al margen del tratado. Así los corsarios rocheleses apresaron en 1654 y 1655 sendas naos guipuzcoanas que volvían de Terranova. A los ataques corsarios se les sumó en 1655 la prohibición de embarcarse en barcos vasco-peninsulares impuesta por el gobierno francés a los marineros labortanos¹³⁸. Esta medida, que lesionaba los acuerdos del Tratado de Conversa firmado dos años antes, era muy perniciosa para la continuidad de la actividad bacaladera en Gipuzkoa, que continuaba surtiéndose de mano de obra especializada en Lapurdi. Los dueños y armadores de los pesqueros guipuzcoanos junto con el mayordomo de la Cofradía de San Pedro de los mareantes de San Sebastián elevaron sus quejas a la Provincia¹³⁹.

137 Estos tratados se analizarán con mayor profusión en el capítulo del comercio marítimo. Hay que tener en cuenta que Luis XIV accedió a su aprobación a fines de 1653. Año en que terminaba en Francia la revuelta de La Fronda y también definitivamente acababa la revuelta catalana y la intervención francesa en el principado. Ambos Estados daban síntomas de agotamiento y de incapacidad de vencer al contrario. Puede que todos estos acontecimientos pesaran en el ánimo de los gobernantes franceses, así como las conquistas españolas de las plazas de Gravelinas y Dunkerque realizadas ese mismo año.

138 Llama la atención la fecha de esta orden, ya que a partir de la entrada de Inglaterra en la guerra contra España en 1654, el conflicto definitivamente declinó a favor de Francia. La armada inglesa obtuvo resonantes éxitos conquistando en 1655 la isla de Jamaica y capturando en 1657 en Tenerife la flota española que provenía de las Indias. Es decir, el conflicto adquiría también un cariz de guerra marítima, en cuyo contexto hay que insertar esta orden emitida por las autoridades francesas.

139 “Muy noble y Muy leal Provincia de Guipuzcoa. Martin Perez de Eguzquiça, mayordomo de la Cofradia del señor San Pedro de los mareantes de la villa de San Sebastian, el capitan Antonio de Beroyz y Martin de Egoavil, Joan de Egusquiça, Francisco de Orendayn, Ygnacio de Ondarça, el capitan Francisco de Yostegui, Juan Bautista de Tobalina y Ayala y Pedro de Sasonena, por si y los demas ynteressados dueños y armadores de los navios que salen de los puertos de la dicha villa de San Sebastian, Passaje y Fuenterravia para la provincia de Tierra nueva a la pesqueria de vacallao y grassa. Dicen que estando ya estinguida esta navegacion por los hijos de VS^a y señorío de Vizcaya por la mucha falta que avia de marineros y teniendo noticia de ello su Magestad, que dios guarde, por los ynconbenientes que resultavan a su Real Servicio de que no corriesse esta navegacion para criança de marineria para sus Reales armadas y otros efetos de su real servicio, fue servido de mandar a los señores corregidores, que an asistido a VS^a, y a otros ministros que fomentasen a los hijos de VS^a prosiguiesen en ella por combeniencias de su real servicio y vien unibersal de sus vasallos, y habiendo dado principio el año passado de 638 se aumentado de manera que de solos hijos de VS^a y del señorío de Vizcaya navegan a esta pesqueria mas de treinta navios que suplen la falta de vacallao, que algunos naturales representaron a VS^a el año de 644, que obligo a VS^a a suplicar a su magestad, diesse liçençia y permiso para que los vecinos de la provincia de Labort // (fol. 1º r.) pudiesen traer en sus navios este genero de bastimentos a los puertos de VS^a, que fue servido de concederlo assi, y en su cunplimiento vinieron de la dicha provincia y de la de Terranoba sus navios sin riesgo ninguno de ser apresados por ningunos de los de guerra de su magestad ni de las fragatas de la Escoadra Real del Norte, haciendo la benta de su pescado en los puertos de VS^a con la misma libertad que sus hijos, siendo estos los que solo dexaron de goçar de esta libertad deviendo ser reciproca, pues fueron apresados por navios de Francia muchos de los hijos de VS^a que navegavan a Terranoba y otras partes. Ynconbiniente que se reconocio despues de tanta perdida y deseo reparar el año passado de 653 con la concordia que se hizo con VS^a y la provincia de Labort para que no se hiciesse hostilidad una a otra, en conformidad de lo que se capitulo entre ambas, con licencia que para ello octubo VS^a de su magestad, que dios guarde, y la provincia de Labort del rey Cristianisimo, que se a observado ussando de los passaportes que dan para la seguridad de las navegaciones el señor Baron de Vatebila, como Governador General de la gente de guerra de los pressidios de Fuenterravia y San Sebastian, y del governador de la ciudad de Vayona, en que se a reconocio poca utilidad en veneficio de los hijos de

En su opinión eran los labortanos quienes habían procurado dicha medida en la Corte de París, con el propósito de perjudicar a las cada vez más boyantes pesquerías vasco-peninsulares. El Consulado de Bilbao y los alcaldes de dicha villa remitieron también sendas cartas a la Diputación de Gipuzkoa, corroborando la orden emitida por el gobierno francés, reconociendo los daños que produciría especialmente en la provincia, afirmando que, “...*en donde más esta experimentada esta berdad es en los puertos de VS donde ay tantos armadores de navios...*”. Las autoridades de la Provincia pidieron explicaciones a las de Lapurdi. Las autoridades de Bayona respondieron que dicha orden no había sido publicada en Lapurdi ni en su ciudad, pero que de todas maneras estaban realizando gestiones con el mariscal de Gramont para que la orden sólo se aplicara con los buques de guerra. Añadían que habían conseguido el desembargo del pesquero donostiarra apresado por los rocheleses. Las autoridades de San Juan de Luz, coincidían con las afirmaciones de las de Bayona y mostraban su extrañeza por dicha orden, achacándola a las maquinaciones de algún “envidioso”. Añadían que estaban llevando a cabo diligencias ante el mariscal de Gramont y en la Corte para solucionar la cuestión¹⁴⁰. Puede que las acusaciones de los inversores pesqueros de San Sebastián tuvieran algún fundamento, pues al amparo de la situación de distensión, en 1655 había ya más de treinta barcos pesqueros en Gipuzkoa y Bizkaia, siendo la mayoría, tal como reconocían los alcaldes de Bilbao, guipuzcoanos¹⁴¹.

VS^a, pues deviendo ser reciproca esta concordia entre VS^a y la probincia de Labort y general la seguridad que se les promete a los navios de anbas provincias, fue apressado una de vecinos de la villa de San Sebastian que benia de Terranoba el año passado de 654 por las fragatas de la Rochela, de que los dueños dieron quenta al rey cristianissimo de Françia, que lo mando restituyr aunque con perdida de mas de seis mil ducados de plata que rresulto del pillaje del apresamiento y demas deshordenes que adelante se siguieron por los apressadores, continuandose este mismo perjuycio con el apresamiento que este año de 655 han echo las mismas fragatas de la Rochela de otra nao de los vecinos de San Sebastian cargado de grasas que benia de Terranoba con el passaporte que esta dispuesto, sin que le ayan restituydo ni tratan de ello aviendo despojado al maestre y marineros de sus bestidos y ropa con mal tratamiento de sus personas sin dejarles camisa ni calçado. Siendo publico que muchas fragatas de guerra de Françia an estado repartidos // (fol. 1^o v.) desde el Cabo de Penas asta el de Machichaco esperan los navios de Terranoba asi de los puertos de VS^a como del señorio de Vizcaya, no obstante que savian la concordia entre VS^a y la provincia de Labort, que obligo para mayor seguridad despachar enbarcaçiones desde los puertos de VS^a y del señorio de Vizcaya sesenta leguas a la mar en busca de las naos que se esperavan de terranoba dandoles aviso para que tomasen los primeros puertos de España con gastos considerables, añadiendosse a estos ynconvinientes otros no de menos ynportançia pues a declarado el rey cristianisimo, a ynstancias de los armadores de la provincia de Labort, que ninguno de los hijos de ella passe a España a enbarcarsse en ningun navio de los hijos de VS^a por deshacer por este medio la yntroducion que tenemos en ella por las conbeniencias que se les sigue de que sea suyo en el todo esta navegacion quitandonos los pilotos, trechadores y otros officios, convinientes a nuestras naos, que se allan entre sus naturales y se van capaçitando los nuestros, no obstante que reconocen los de la provincia de Labort las conbeniencias que goçan en esta union por la entrada que se les da de sus navios en los puertos de VS^a para tener salida de sus vacallaos y otras circunstancias, pues para uno que suponen asegurar a los hijos de VS^a son cierto lo que les consigue de ynteres. Por todo lo qual suplican a VS^a se sirva de rreparar en estos ynconvinientes y de dar las hordenes que mas conbengan para que sean anparados los hijos de VS^a en lo que esta acordado con la provincia de Labort, corriendo con ygualdad reciproca con ella, que de lo contrario se aumenta su navegacion y se disminuye la que esta yntroducida de los puertos // (fol. 2^o r.) y hijos de VS^a y señorio de Vizcaya en tan gran perjuycio del servicio de su magestad y menos cavos de los navios y marineros para las oçassiones tan urgentes que se ofreçen con tan conocidos daños de los hijos de VS^a, que se echan a sus pies esperando de su magnificencia el reparo de estos ynconvinientes en que receviran particular merçed de VS^a” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/34).

140 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/34.

141 Se estima que de los mencionados 30 pesqueros debían ser guipuzcoanos unos 18. Ciriqiaín Gaiztarro comenta que para fomentar las pesquerías en Bizkaia el Consulado de Bilbao “... en el año de 1654, animó a unos vecinos de

Pero no todo el mundo mostraba una actitud favorable con los acuerdos alcanzados con los labortanos. En 1657 Hondarribia remitió un extenso memorial a la Provincia exponiendo las razones por las que se oponía al tratado estipulado en 1653, memorial que será ampliamente estudiado en el capítulo del comercio naval. Entre otras, ponía en entredicho la necesidad de mantener buenas relaciones con los labortanos, ya que consideraba a las pesquerías guipuzcoanas suficientes para surtirse de bacalao y de grasa de ballena. Además insistía en que sin la concurrencia del apoyo y colaboración de los guipuzcoanos no podrían desarrollar su “pesquería del Norte”, es decir las cacerías de ballenas¹⁴². Esta actitud, en cierto modo, prepotente y triunfalista mostrada por Hondarribia se debía, por una parte, a la coyuntural bonanza que las pesquerías guipuzcoanas venían experimentando desde hacía algunos años, tal como se ha podido comprobar en las líneas precedentes¹⁴³. Bonanza que, además, se debió

Bilbao, Bermeo y Guernica que habían comprado doce navíos de 200 a 300 toneladas, para dedicarlos al comercio con los puertos de Norte de Europa y se les malogró la empresa, por diversas circunstancias a que los dedicaran a la pesquería en Terranova y Noruega, ofreciéndoles que gestionaría de S.M. que prohibiese su embargo para los servicios de la Armada” (CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., p. 300).

Estos datos concuerdan perfectamente con la lista de embarcaciones existentes en Bizkaia elaborada precisamente en 1654. En la citada lista consta que el número de barcos de alto bordo existentes en toda Bizkaia era de 14 unidades, todos ellos con base en Bilbao, de los que algunos se destinaban ocasionalmente a las pesquerías (ZABALA URIARTE, A.: “Cambios estructurales y desarrollo mercantil, Bilbao 1660-1680”, *Congreso de historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias sociales de Bilbao*, XII (2003), vol. I, p. 423). Con lo que se refuerza la hipótesis de que, de los 30 pesqueros vasco-peninsulares existentes en 1655, 18 serían guipuzcoanos.

142 A.M.F., A, 8, 3, 6. Véase el documento nº16 del Apéndice Documental.

143 Las pruebas hasta ahora aportadas se oponen a la hipótesis de que hasta la década de los 80 del siglo XVII permanecieron las pesquerías sumidas en la crisis, experimentando a partir de entonces una recuperación. Hipótesis planteado entre otros por Astigarraga, Ciriquiain Gaiztarro, o Fernández de Pinedo. De todas maneras, el origen de este mito o tradición historiográfica hay que buscarlo en el trabajo de Ciriquiain Gaiztarro, publicado inicialmente en 1961, y que ha constituido la base de la que han partido las posteriores aproximaciones al tema. En el capítulo de “*Decadencia de los balleneros vascos en Terranova*” tras mencionar que hacia mediados del siglo XVII “...*las cosas no iban bien en Terranova ni para los vasco-españoles ni para los vasco franceses.*”, explica que en 1653 se firmó el Tratado de Conversa para acabar con las rencillas entre ambas partes. Seguidamente pasa a comentar el memorial, remitido en 1655 por los interesados en las pesquerías a la Provincia exponiendo diversas quejas contra la actitud de los franceses. Documento contenido en el expediente JD IM, 2/12/34, denominado “Expediente relativo a los obstáculos que experimentaban los marineros de esta provincia respecto de los vasco franceses en la navegación y pesca de Terranova”, perteneciente al Archivo General de Gipuzkoa. Pero Ciriquiain únicamente transcribe la parte del documento que se refiere a los apresamientos cometidos por los corsarios rocheleses contra pesqueros guipuzcoanos. Pasa a continuación a comentar la prohibición de embarcarse en pesqueros guipuzcoanos impuesta por Francia a los marineros de Lapurdi y transcribe parte de la carta (contenido en el mismo expediente) que el Consulado de Bilbao remitió a la Provincia acerca de la prohibición. Todo ello lo expresa de la siguiente manera: “Según el expediente, al que me remito, el monarca de Francia dispuso que <<ninguno de los hijos de ella pase a España a embarcarse, en ningún navío>>. Y esto es, acaso, lo que sintieron más nuestros armadores, pues los dejaba sin <<los pilotos, trinchadores y otros oficios convenientes a nuestras naos, que no se hallan entre sus naturales y se van capacitando los nuestros>>, lo que nos hace pensar si no habría disminuído en nuestro litoral el número de pescadores a Terranova. Bilbao se asoció también a la súplica de Guipúzcoa, pues hay un escrito del Fiel y Cónsules y, otro, del Alcalde de aquella villa, de 10 de Abril de 1655, manifestando que tal prohibición, la del Soberano francés, va <<contra lo que está acordado y puesto en uso desde su confirmación, y lo ha estado de muchos años a esta parte, navegando los de Labort a pesquerías a Terranova y otros viajes, en navíos españoles, como también los naturales de VS (los guipuzcoanos) y de este Señorío han hecho y hacen lo mismo en los de Labort, sin que haya memoria que por ello haya habido prohibición ninguna>>.”

Esta reciprocidad a que se refieren los bilbaínos desvirtúa el juicio, insinuado líneas arriba, aún en hipótesis, sobre la escasez de pescadores de grasas y bacalao, en nuestro litoral, aunque ya pudiera ser una simple defensa del principio como tal, pues en el memorial de los guipuzcoanos, mucho más extenso y detallado, no se lamentan de que no se les

retrasar algunos años en la ciudad fronteriza hasta después de la firma de la Paz de los Pirineos, a raíz, precisamente, de su ubicación en la frontera, tal como se deduce de los registros de las limosnas concedidas por sus balleneros a la ermita de Nuestra Señora de Guadalupe (Véase el cuadro nº8 del Apéndice Estadístico). Registros que constituyen un buen reflejo de los efectos perniciosos acarreados sobre la actividad por las sucesivas guerras y tensiones fronterizas de la segunda mitad del siglo XVII y primeras décadas del XVIII.

Por otra parte, los balleneros labortanos continuaban sometidos a las dificultades derivadas de la existencia de una compañía que monopolizaba la comercialización de grasas y barbas de ballena en Francia. Este monopolio ostentado por la Compañía del Norte, refundada en 1657, se extendió hasta su definitiva derogación en 1666, lo que dio pie a las continuas quejas y fraudes de los restantes armadores particulares. En el caso de los armadores particulares labortanos, es evidente que las buenas relaciones selladas con los vasco-peninsulares mediante el Tratado de Conversa de 1653, constituyeron un elemento de primer orden para poder desarrollar sus actividades en puertos peninsulares, mayoritariamente en Pasaia, al margen del monopolio impuesto por la corona francesa¹⁴⁴.

deje embarcar en naos labortanas sino el que se impida a los labortanos enrolarse en las de Guipúzcoa.” (CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 286-289).

En suma, Ciriquiain manipula los datos que aporta este expediente, eliminando o alterando aquéllos que pongan en entredicho su hipótesis acerca del estado decadente y crítico de las pesquerías guipuzcoanas. En primer lugar, ignora los datos que el mismo memorial de los armadores guipuzcoanos aporta acerca del crecimiento experimentado por el sector desde 1638 hasta alcanzar la cifra de 30 pesqueros existentes en Gipuzkoa y Bizkaia en 1655. En segundo lugar, el empleo de mano de obra especializada labortana en los bacaladeros vasco-peninsulares lo interpreta como un signo de disminución de mano de obra, aunque el texto en ningún momento da pie para pensar en ello, sino que aporta claras muestras de que se trataba de mano de obra especializada, pilotos y trinchadores, y no marineros sin oficio. El documento claramente expone que los marineros guipuzcoanos no estaban capacitados en esos oficios, pero nunca menciona que careciesen de marineros en Gipuzkoa. En tercer lugar, no otorga ningún valor a las afirmaciones de la carta del Consulado de Bilbao acerca de que también los marineros de Gipuzkoa se embarcaban en los barcos labortanos, y además admite expresamente que su omisión se debe a que “desvirtúa el juicio...sobre la escasez de pescadores de grasas y bacalao”.

Por tanto, a pesar de contar con más que evidencias acerca del crecimiento que las pesquerías guipuzcoanas estaban experimentando desde la década de los 40 del siglo XVII, Ciriquiain reafirma, ad probandum, su hipótesis acerca de su estado decadente y crítico. Al final de su capítulo afirma, por otra parte, “...que corrido el siglo XVII, se inicia un nuevo resurgimiento ballenero entre los pescadores de nuestro litoral.”, que se supone se referirá a los finales del siglo. Aunque como únicas pruebas para dicha afirmación menciona someramente algunos de los privilegios, los de 1639 y 1649, concedidos por el rey a los pescadores, y el dato de 1654 acerca de la dedicación en Bizkaia de 12 barcos a las pesquerías. De todas maneras, esta breve mención ha sido suficiente para crear la tradición en torno a la recuperación de las pesquerías durante las décadas finales del siglo XVII. Véanse al respecto: ASTIGARRAGA, J.: *“La Compañía General de Pesca Marítima...*, op. cit., p. 138; CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 286-289, 299-300; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *“Estructura de los sectores agropecuarios...*, op. cit., pp. 106-107.

144 Pasquier relata los conflictos de intereses suscitados a raíz de la refundación de la Compañía del Norte en 1657. Conflictos que se materializaron, por una parte, en la realización por los armadores de continuas gestiones en la Corte francesa en pos de la derogación del monopolio y, por otra, en la generalización del fraude. Constata que a pesar de que Bayona constituyó el principal puerto de armamento de los balleneros de la Compañía, la mayoría de los armamentos en Lapurdi se hicieron al margen de la Compañía. No halla ninguna razón para explicar este fenómeno; especula que quizás se trataba de una derivación del acuerdo sellado en 1648 por la anterior Compañía del Norte con los balleneros vascos: “...Le centre des armements de la Compagnie du Nord était désormais Bayonne. Malgré le privilège, on constate que de nombreux navires étaient armés par d’autres que la compagnie. Faut-il y voir la conséquence de l’accord de 1648, ou bien existait-il d’autres relations entre elle et ces armateurs? On peut imaginer que les navires qui n’étaient pas propriété de la Compagnie aient pêché pour son compte, où que les armateurs lui aient payé une redevance. Les documents connus jusqu’à ce jour ne permettent pas de le préciser...” (PASQUIER, T.

El final del enfrentamiento entre Francia y España, a partir de la Paz de los Pirineos de 1659, debió contribuir aún más a la potenciación y normalización del sector de las pesquerías transoceánicas de Gipuzkoa¹⁴⁵ (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). De todas maneras, los inversores pesqueros trataron de contrarrestar la creciente competencia¹⁴⁶ que los labortanos ejercían merced a la coyuntura pacífica y a los tratados de buena correspondencia firmados entre ambas provincias. Así, como anteriormente se apuntaba, consiguieron que las Juntas Generales de Segura de 1664 declararan a los barcos naturales exentos de contribuir el impuesto del Donativo¹⁴⁷.

El inicio de la Guerra de Devolución en 1667 supuso una prueba de fuego para comprobar la viabilidad del sistema de organización de las pesquerías, una de cuyas bases constituía la pervivencia de la “buena correspondencia” con Lapurdi, auspiciada por Conversa de 1653. Las autoridades de la Provincia reiniciaron las gestiones en la Corte al objeto de conseguir la aprobación para la reinstauración de un Tratado de Conversa con los mismos artículos que el de 1653. Efectivamente, en 1667 la Reina Gobernadora o regente doña Mariana de Austria concedió dicho permiso, y el año siguiente, 1668, introdujo algunas ampliaciones en materia comercial¹⁴⁸. Pero esta vez se hizo patente que las autoridades de la Provincia y algunos sectores de los comerciantes, especialmente de San Sebastián, habían utilizado las reivindicaciones de los interesados en las pesquerías, en torno al mantenimiento de las buenas relaciones con los labortanos, para satisfacer sus intereses particulares de índole comercial.

Efectivamente, concluida la guerra con la Paz de Aquisgrán en 1668, continuaron en vigor las concesiones otorgadas a los labortanos para la introducción de grasa de ballena en Gipuzkoa. En junio de 1669 los armadores y dueños de los balleneros guipuzcoanos recurrieron al Corregidor reclamando el cumplimiento de las reales cédulas que les otorgaba la preferencia a la hora de vender la grasa. El Corregidor emitió un auto ordenando su observancia. Auto que fue trasladado por los inversores balleneros al Consejo de Guerra para que, también, ordenase su cumplimiento. Es en este momento cuando estalló el conflicto, hasta entonces latente, entre los interesados en las pesquerías de ballenas y un sector, cada

Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 113-130). Olvida este autor que el puerto de Pasaia constituía la base principal de la flota ballenera labortana, en donde hallaba acomodo merced a la existencia de los Tratados de Conversa, cuya existencia apenas menciona de pasada. Estos tratados constituyen, obviamente, un factor de primer orden que explica el desarrollo, también, de este fenómeno.

145 Esta reactivación de las pesquerías transoceánicas se confirma así mismo en los registros de las limosnas percibidas por otros santuarios guipuzcoanos de gran devoción entre los marineros guipuzcoanos como el santuario de Santo Cristo de Lezo (1629-1667) (A.M.L., E, 4, 1, 2) y el santuario de Nuestra Señora de Iziar (1657-1707) (A.H.D.S.S., Iziar: Nuestra Señora, Libro de Cuentas de Fábrica, C.F.1).

146 La competencia labortana se incrementó sobremanera a partir de la derogación en 1666 del monopolio ostentado por la Compañía del Norte, dando paso a un progresivo auge de los armamentos, únicamente empañado por los sucesivos estallidos de las guerras que Luis XIV sostuvo a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVII (PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 133-186).

147 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6.

148 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

vez más poderoso, el de los comerciantes de San Sebastián favorable a entablar relaciones comerciales con los labortanos sin limitaciones de ningún tipo.

Por una parte, los dueños y armadores de los balleneros argumentaban que siendo las pesquerías la principal actividad marítima de Gipuzkoa y constante escuela de formación de la marinería, la creciente competencia inglesa y holandesa había repercutido negativamente en su desarrollo¹⁴⁹. Los perjuicios experimentados por la flota guipuzcoana debían ser ciertos, pues en 1669 contaban únicamente con trece pesqueros en activo (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). Por otra parte, el sector opuesto, integrado por comerciantes, especialmente de San Sebastián, iban poco a poco adquiriendo mayor predicamento en las esferas del poder provincial. En 1669 controlaban ya la mayoría del regimiento de la ciudad de San Sebastián, desde el que comenzaron a aplicar su política. En contra del auto emitido por el Corregidor remitieron a la Provincia un memorial exponiendo las razones por las que se oponían a la aplicación de las reales cédulas favorables a las ambiciones exclusivistas de los balleneros guipuzcoanos. Acusaban a los interesados en las pesquerías de ballenas de querer monopolizar la negociación de las grasas en Gipuzkoa, imponiendo unos precios elevados en perjuicio de sus habitantes, lo cual suponía estancar sus precios. Les acusaban de haber actuado de mala fe, como cuando acusaron en el Consejo de Hacienda a los labortanos de extraer metales preciosos sin hacer las debidas manifestaciones. Denuncia que condujo a la apertura de una investigación por el anterior Corregidor don Lope de los Ríos, sin que descubriera nada ilegal en el proceder de los labortanos.

Añadían que, de aplicarse las reales cédulas, sobrevendrían dos notables perjuicios. En primer lugar, los labortanos dejarían de vender sus grasas en Gipuzkoa, de manera que el comercio de las grasas huiría a Lapurdi, a donde acudirían los comerciantes del interior peninsular a adquirirlas. Dicha pérdida repercutiría negativamente en todo el comercio guipuzcoano pues de terminarse las relaciones con Lapurdi acabarían las importaciones de grano francés y las exportaciones de hierro a Francia. En segundo lugar, la interrupción de las relaciones con los labortanos supondría además el fin de las pesquerías, pues afirmaban que los armamentos se hacían con capitales provenientes de ambos lados de la frontera, y añadían incluso que las dos terceras partes de las tripulaciones de los pesqueros guipuzcoanos se componían de marineros labortanos¹⁵⁰.

149 Efectivamente, en la paz de La Haya entre Holanda y España de 1648, ratificada en la Paz de Münster, integrante del Tratado de Westfalia, España otorgaba a la primera la libertad de tráfico con los puertos españoles. En 1667 España e Inglaterra firmaron el Tratado de Madrid regularizando las relaciones comerciales y de navegación y que ponía fin al enfrentamiento entre ambos Estado.

150 “Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipuzcoa, Martin de Zuazti sindico procurador general de la Noble y Leal ciudad de San Sevastian y otros vecinos de ella que abajo firman dicen que el señor rey don Phelipe Tercero, que dios guarde, mando despachar el dia 27 del mes de julio del año de 1618, a lo que suena a instancia de VS, por la via de su Consejo de Guerra, que prefiriesen en la venta de la grasas que truxiesen de Terranova los navios de los naturales de esta provincia a las que los extranxeros introdugiesen en ella; y por otra Cedula Real de quince de noviembre de mil seiscientos quarenta y quatro el señor don Phelipe quarto, que dios haia, despachada por la misma via, a petition de los armadores de los navios que hiban a Terranova de la villa de San Sevastian, que agora es ciudad, se sirvio de ordenar a los corregidores de esta provincia y del señorío de Vizcaya, que al tiempo heran y adelante fuesen, diesen las ordenes necesarias para que sus naturales fuesen preferidos en la venta de sus grasas a todos los que no lo fuesen, y por que no habiendo tenido observancia las dichas cedula por los inconbenientes que se reconoçieron, el señor don Manuel Bernardo de Quiros, corregidor de esta provincia, ha mandado se les de cumplimento por auto que para ello

En suma, los comerciantes, sobre todo de San Sebastián, tal como se estudiará en el capítulo del comercio naval, trataban de proteger su actividad, evitando que la negociación de las grasas huyera también a Lapurdi, del mismo modo a como sucedió con otros capítulos del comercio, que se habían centralizado en Bilbao o Bayona, en perjuicio del comercio de San Sebastián. Uno de los principales capítulos que aún permanecía, en parte, en manos de los comerciantes de San Sebastián era la negociación de las grasas y de ninguna manera estaban dispuestos a perderla, aunque fuera a costa de retirar el apoyo a los intereses de los inversores

proveyo en la villa de Azcoytia en quince de junio de este año de mil seiscientos sesenta y nueve, y para observar la dicha Cedula Real se presento en el dicho Consejo de Guerra por los dichos armadores, que siendo de los principales medios de la conservacion de esta provincia el de la navegacion de sus naturales el que mantenía y aumentava la marineria y que ambas cosas de algunos años ha aquella parte tenían gran menoscavo por las grasas que yngleses y olandeses trayan ha estos puertos con que los naturales no las podian (ROTO) no se pudiera a llevar grasas no se ajustara ser ello (ROTO) que estos años a havido remitido ha aquellas partes de San Sebastian cantidades de grassas y barbas de ballena y se han vendido alla; y porque si tubiese efeto el dicho auto resul-// (fol. 120 r.) tarian grandes perjuicios al comercio que esta tan minorado en esta provincia y a todos sus naturales y moradores, con veneficio de unos pocos armadores que tratan de ser dueños de la negociacion de las grasas y venderlas a los precios que quisiesen, obligando a que de su mano de ellos se comprasen a precios mui subidos no se dando lugar a que los traigan las naciones, formando estanco por esta via, cosa tan reprevada, y aunque dicen que no lo es sino preferencia en la venta, viene a ser lo mismo que estanco porque con ello no se daria lugar a que ni mas baxos precios que ellos las pudiesen vender los extranxeros, pues se quiere que hasta que vendan las que tubieren no las puedan vender en ninguna manera los labortanos que las han traído siempre y hansi han comprado a preçios acomodados los naturales y moradores de esta provincia, y para auyentarlos este año que han venido algunas grasas de franceses a los puertos de San Sevastian y del Pasaje, su jurisdiccion, se les notifico el dicho auto con que algunas de las grasas volvieron atras y otras estan por descargarse y las llevaron a la provincia de Lavort a donde hiran a comprarlos los del reyno de Navarra, Alaba, partes de Castilla y de esta provincia y las quatro villas de la costa de la mar y Asturias, trasponiendo el dinero en Francia para el pagamento, y no traeran ha estos puertos donde solian venir a comprar las grasas, faltando tambien la conduccion que solian hacer los varcos y arrieros del grano y otros muchos generos de provision para el abasto de esta provincia dexando muchos provechos en los lugares por donde pasavan y venian a pasar tambien lo hacian los vascos que venian con sus navios, y en retorno los unos y otros llevaban fierro y otros frutos de esta tierra, y aunque los armadores dicen que se obligaran a proveer de grasas ha esta provincia que no seria mui facil y se faltaria a todos los demas que a la dicha bienen a com-// (fol. 120 v.) prarlos de otras partes (ROTO) de suio y que los treze navios que dicen tienen (ROTO) enteramente de extrangeros que residen en San Sebastian, y en (ROTO) de los demas tiene parte otros, y el daño que dicen causan los lavortanos en el puerto del Pasaje tampoco es cierto porque concurren mas navios de naturales y de otros de estos reynos y asiste alternativamente uno de los rexidores de San Sevastian en aquel puerto, que pone todo cuidado en su conserbacion, y estas no pueden navegar a matar ballenas sin la marineria de la provincia de Lavort, de que se embarca las dos tercias partes en los navios de los armadores, y seria muy posible que, ofendidas de la prohivision que se les pone en la venta de sus grasas, se retirasen de navegar en navios de naturales, que seria tan dañoso como se dexa considerar, y haviendose dado noticia en el consejo de Hacienda que no hacian retorno los labortanos de los procedido de sus grasas y se entendia que lo transportaban en dinero, se ordeno al señor don Lope de los Rios, que al tiempo hera corregidor de esta provincia lo aberiguase, y despues de haver echo exactas diligencias sobre ello y allo que era incierta la relacion que se havia hecho y los lavortanos nos son buenos vecinos, gente pacifica y en ocasion de rompimiento entre las dos coronas solicitan y alcanzan de su rey la concordia para que los franceses nos traigan vastimentos y no apresen los navios de esta provincia y para que se escusen los daños que se representan y se dexan de referir otros muchos que se ofrecen a la vista por no hacer mas largo este papel, se suplica a VS se sirva de acudir al reparo a que no se de lugar de introduccion de novedad tan perniciosa pidiendo el remedio si fuese necesario en el Consejo Supremo de Castilla a quien toca esta materia por ser genero de cuersion (sic) en que recibiran merced los suplicantes y mis naturales y moradores de esta // (fol. 121 r.) Provincia y aunque se acudio a los del reximiento de la dicha ciudad de San Sebastian para que embarazasen por cuenta de ella y sus propios el intento de los armadores haviendose combocado para ello junta de vecinos especiales que llaman, entre los quales concurren todos los armadores que solicitaron a los de su (ROTO) por la mayor parte que no devia la ciudad tomar esta causa por suia, siendo asi que los cinco de ocho que son de reximiento fueron de parecer contrario. Martin de Zuazti” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. XXII, doc. 61).

en las pesquerías. Es decir, los comerciantes lo que deseaban era continuar con el control de la comercialización de la grasa que entraba en la península por los puertos de Gipuzkoa y para continuar ejerciendo dicha actividad estaban dispuestos a sacrificar la continuidad de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas. Lo que verdaderamente importaba a los comerciantes era conservar la negociación de las grasas y no el origen o la nacionalidad de quienes las aportasen a sus puertos.

El regimiento de San Sebastián decidió iniciar acciones en el Consejo Supremo de Castilla en contra del auto favorable a los intereses de los inversores pesqueros. Pero cuando convocaron el ayuntamiento o junta de los “vecinos especiales” para conseguir la autorización para sufragar los gastos de esas gestiones con los fondos municipales, los armadores, que eran también miembros de esa élite, calificada de especiales, acudieron en masa a la reunión y consiguieron echar por tierra los proyectos del regimiento, impidiendo que la ciudad iniciara las gestiones a su costa. En cambio, en el regimiento, cinco de los ocho miembros que lo integraban estaban a favor de los intereses de los comerciantes. El regimiento, sin el consentimiento de la junta de vecinos especiales, no podía iniciar acciones en nombre de la ciudad, por lo que decidió probar fortuna en las instituciones provinciales. Así remitió a la Provincia el mencionado extenso memorial por el que, tras describir toda la problemática, solicitaba la adopción de medidas en contra de las modificaciones del tratado con los labortanos, que sucedería de la aplicación de las reales cédulas de preferencia, acudiendo si fuera necesario al Consejo de Castilla.

Los interesados en las pesquerías también trasladaron a la Provincia sus acciones. En las Juntas Generales de Mondragón de 1669, don Luis de Beroiz, don Juan de Amezqueta Laurgain y Miguel de Olozaga, en representación de los restantes dueños y armadores de los navíos que “...van cada año a la pesqueria de vallas y perros marinos de Terranova y la Noruega...”, solicitaron que se reconociera la preferencia de venta a las grasas aportadas por los naturales sobre las de los labortanos. Pero los procuradores junteros de Tolosa declararon que dicha petición lesionaba la concordia establecida con Lapurdi, en la que se contemplaba la libertad de venta de grasas entre ambas provincias. En los ánimos de la comisión designada para estudiar la petición pesaron más las razones de los comerciantes de los grandes municipios como San Sebastián y Tolosa, interesadas en salvaguardar a toda costa la actividad comercial con Lapurdi, y emitió un informe contrario a la petición. En consecuencia, la Junta decretó que no había razones suficientes para variar los términos del acuerdo con Lapurdi en torno a las grasas. Paradójicamente, los únicos procuradores que se opusieron al decreto, además de los de Oiartzun, fueron los de San Sebastián¹⁵¹. Este hecho constituye un claro exponente del conflicto de intereses que estaba acaeciendo en San Sebastián. Conflicto que se manifestaba externamente en las disputas que ambos grupos, el de los comerciantes y el de los balleneros, mantenían al objeto de conseguir los cargos de gobierno y de representación de la ciudad. De manera que de forma simultánea el ayuntamiento de vecinos especiales y los procuradores junteros de la ciudad eran favorables a los intereses pesqueros, mientras que el regimiento lo era de los comerciales.

151 A.G.G.-G.A.O., R.31.

La decisión de la Junta, favorable a los comerciantes, sacrificaba la salvaguarda de los intereses de los balleneros guipuzcoanos, que poco tiempo antes habían sido esgrimidos por la Provincia en la Corte para conseguir la aprobación de la Conversa. Es decir, los intereses comerciales iban poco a poco ganando posiciones en la Provincia, postergando en un segundo término otros que hasta entonces habían protagonizado la política guipuzcoana. Este cambio de intereses que se vislumbra hacia fines de la década de los 60 del siglo XVII, sería más adelante uno de los principales responsables de la extinción de las pesquerías transoceánicas, tal como se podrá comprobar. Pero los armadores e inversores pesqueros no se rindieron y en las siguientes Juntas Generales reunidas en San Sebastián en 1670, consiguieron la promulgación de un decreto ordenando que las grasas de los naturales fueran preferidas a las de los extranjeros a la hora de su venta. Decreto que sería de nuevo confirmado en las siguientes Juntas generales celebradas en Hernani, también, en 1670¹⁵².

En 1673 España entraba en la guerra, que enfrentaba desde el año anterior a Francia y Holanda, a favor de la segunda. España y Francia, por tanto, interrumpieron de nuevo sus mutuas relaciones comerciales. Una vez más las autoridades de la Provincia iniciaron sus gestiones para poner en vigor la Conversa con Lapurdi en los términos del tratado de 1653. Los comisionados nombrados por la Provincia para obtener la aprobación del Tratado de Conversa en la Corte, tal como referían en una comunicación remitida en marzo en 1674, de nuevo recurrieron a utilizar el argumento de que se autorizara lo antes posible la Conversa para que los pesqueros no perdiesen la campaña de este año, dado lo adelantado de la temporada. Incluso los alcaldes de San Sebastián instaban a la Provincia por la pronta aprobación de la Conversa, ya que de lo contrario, entre otros males, se produciría la ruina “...de la pesquería de bacallao y la del norte a ballenas...”.

Es decir, para las autoridades de la Provincia la pervivencia de las pesquerías constituía una buena excusa para seguir procurando la aprobación de las Conversas cuando las circunstancias lo hiciesen necesario. Pero los Tratados de Conversa continuaban siendo un arma de doble filo para los balleneros guipuzcoanos, ya que, aunque merced a ellas conseguían continuar indemnes de posibles ataques del enemigo y disfrutaban del concurso de marineros, capitales y pertrechos navales de Lapurdi, en contrapartida dichos acuerdos eran utilizados por los comerciantes o por los propios labortanos para procurar eliminar las preferencias de venta de grasa de que disfrutaban los balleneros guipuzcoanos, bajo la amenaza de que de lo contrario se procedería a la ruptura del tratado. Así una vez obtenidas, tras arduas gestiones, las autorizaciones reales respectivas, en agosto de 1675 los representantes de las provincias de Gipuzkoa y Lapurdi se reunieron una vez más en la Isla de los Faisanes y firmaron el Tratado de Conversa. Pero unos meses más tarde, en octubre de 1675 el concejo de Bayona se quejaba ante la Provincia de un ataque cometido en San Sebastián contra una pinaza bayonesa, al tiempo que instaba a que se respetase el acuerdo de “...que la introduccion de las grassas de vallena se haga en toda buestra probincia como esta expressado por el articulo...”, correspondiente del tratado¹⁵³.

152 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,10.

153 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

La guerra concluyó en 1678 con el Tratado de Nimega. Pero de nuevo se hizo patente el enfrentamiento entre las ventajas otorgadas por la Conversa a los labortanos y las pretensiones de los interesados en las pesquerías de Gipuzkoa de disfrutar de preferencias, manifestado esta vez en los recortes impuestos por la Provincia a la exención de contribuir el Donativo, obtenida por los bacaladeros guipuzcoanos pocos años antes, en 1664. En 1680, ante el creciente déficit de fondos de la hacienda de la Provincia, las Juntas Generales, reunidas en San Sebastián, crearon una comisión para actualizar las exenciones que disfrutaban los pesqueros guipuzcoanos. La comisión elaboró un reglamento relativo al sistema de recaudación del Donativo, aprobado por la Junta, que repercutía, por un lado, en el recorte de las exenciones disfrutadas por los bacaladeros guipuzcoanos y, por otro, en la ampliación de las ventajas que los pesqueros labortanos disfrutaban¹⁵⁴. El reglamento de 1664 se limitaba a eximir del impuesto a los pesqueros guipuzcoanos y a someter al pago del Donativo a los labortanos, sin considerar la procedencia geográfica de sus armadores y tripulaciones. El nuevo reglamento continuaba reconociendo la exención a los barcos naturales cuyas tripulaciones se compusieran de al menos las tres cuartas partes de marineros guipuzcoanos. Ampliaba, por tanto, la exención a los que dispusieran de la cuarta parte de la tripulación procedente de Lapurdi, en atención a que lo contrario repercutiría en un encarecimiento de los gastos y salarios. Sin embargo, en lo sucesivo, los pesqueros guipuzcoanos con más de la cuarta parte de su tripulación integrado por labortanos “extranjeros” deberían abonar el impuesto de la parte correspondiente a los tripulantes extranjeros. Igualmente, los navíos guipuzcoanos deberían en adelante contribuir lo correspondiente a las cantidades de capital aportadas por los inversores labortanos para su apresto.

En principio, esta normativa parecía que contribuía en la protección y fomento de las pesquerías guipuzcoanas, procurando medidas favorables a la creación de compañías pesqueras integradas exclusivamente por capitales y marineros guipuzcoanos y acabando con su dependencia con los labortanos. A tal fin, contenía, incluso, una cláusula que ordenaba a los dueños y armadores de los bacaladeros a incluir al menos dos marineros guipuzcoanos entre los trinchadores y saladores labortanos, “...*pues de esto se seguira el que avra naturales que sepan de estos oficios y no sera tan urgente la necesidad de estrangeros, como la ay al presente...*”. Pero realmente constituían unas medidas restrictivas para el desarrollo de la actividad bacaladera guipuzcoana, que para su pervivencia dependía del concurso del componente material y humano labortanos. Además, si verdaderamente el objetivo del reglamento era el fomento de las pesquerías naturales frente a las labortanas, el enfoque dado a las exenciones era equivocado y opuesto a dicho fin, ya que otorgaba también la exención a las partes correspondientes a los tripulantes guipuzcoanos enrolados en los bacaladeros labortanos.

En suma, estas medidas contribuyeron a que los bacaladeros labortanos procurasen el embarque del mayor número posible de marineros guipuzcoanos¹⁵⁵, con objeto de minimizar

154 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6.

155 Turgeon advierte que las pesquerías labortanas a partir de la segunda mitad del siglo XVII se fueron desvinculando progresivamente de su “traspáis”. Es decir, fue aumentando su dependencia sobre todo con Gipuzkoa, tanto para adquirir los barcos y las provisiones como para reclutar las tripulaciones. Calcula que hacia 1730 un tercio

en lo posible la cantidad a contribuir en concepto de Donativo. Pasaban, por tanto, también a disfrutar en parte de las exenciones fiscales que hasta entonces estuvieron legalmente reservadas a los guipuzcoanos, mientras que se dificultaba para los pesqueros guipuzcoanos el acceso a la mano de obra e inversiones provenientes de Lapurdi. Por tanto, se debe poner en entredicho la primera impresión de que el objetivo del reglamento era el fomento de las pesquerías de bacalao propias. Más al contrario, constituyó un instrumento para el fomento del apresto de compañías bacaladeras labortanas en Gipuzkoa, quizás en un intento por procurar, del mismo modo que ocurría con las balleneras, que parte de la negociación del bacalao aportado por dichas compañías se dirigiera a los puertos de Gipuzkoa, especialmente a San Sebastián.

En cuanto a la actividad ballenera se veía también afectada por dificultades. A la competencia extranjera y a la progresiva disminución de las capturas, que obligaba a los balleneros a acudir cada vez más al norte, durante la década de los 80 del siglo XVII se sumó una creciente inestabilidad política y bélica. A partir de 1679 la corona francesa aplicó una política de cuño imperialista e intervencionista, que bajo la denominación de las “Reuniones” avanzaba en la anexión de nuevos territorios fronterizos. En Gipuzkoa esta inestabilidad fue manifiesta, pues la cuenca baja del Bidasoa constituyó un escenario más donde se desarrollaron los actos de esta encubierta guerra, hasta que en 1683 se produjera el estallido de la conflagración, ya abierta, entre ambos Estados. La guerra fue breve, concluyendo en 1684 con la Tregua de Ratisbona, aunque en 1688 la tregua fue rota por Francia, dando inicio a la guerra de la Liga de Augsburgo que duraría hasta 1697. Los interesados en la actividad ballenera, inmersos en este problemático contexto, debieron ver en la creación del Consulado de San Sebastián en 1682 una oportunidad para la defensa de sus intereses. En 1685 Juan Beltrán de Irizar y Martín de Lanz, respectivamente, prior y cónsul del recién erigido Consulado, pretendieron, en contra de lo estipulado por los Fueros de Gipuzkoa, reducir el tamaño de los barriles de grasa de ballena. A esta pretensión se opuso el otro cónsul don Santiago de Arribillaga, hasta que la disensión culminó en un duelo de espadas, aunque sin graves consecuencias físicas, más allá de los golpes y de alguna que otra poco grave estocada. Este lance motivó la intervención judicial del alcalde de San Sebastián que en su auto les ordenaba que no volvieran a protagonizar ningún otro enfrentamiento armado.

Pero el conflicto continuó en la Chancillería de Valladolid mediante la interposición de tres querellas criminales, la primera por Juan Beltrán de Irizar y Martín de Lanz, la segunda por el Consulado de San Sebastián, ambas en contra de don Santiago de Arribillaga, y la tercera por éste último en contra de los primeros demandantes. Arribillaga acusaba a Irizar y a Lanz de ser los iniciadores del duelo por su oposición a la pretensión de reducción de la medida de los barriles de grasa de ballena. Afirmaba que se oponía a dicha reducción, pretendida por sus oponentes a fin de que “...*minorando las dichas basijas fuesse maior y mas subido su interes y gananzia...*”, ya que, además de a los marineros, perjudicaba “...*a los que las compraban y comerciaban con ellas porque siendo de menos cabida no eran de tanto valor y prezio...*”. Es

de los tripulantes de los bacaladeros labortanos provenían del País Vasco peninsular. Pasquier estima que por las mismas fechas los vasco-peninsulares componían el 65% de los tripulantes de los balleneros labortanos (PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 263-266; TURGEON, L.: *Pêches Basques en Atlantique Nord...*, op. cit., pp. 259-160; Idem: “*Pêches basques du Labourd...*, op. cit., pp. 174-175).

decir, semejante arbitrariedad supondría un perjuicio para los comerciantes interesados en la negociación de las grasas. Por supuesto, Irizar y Lanz acusaban a Arribillaga de ser el iniciador del duelo y, de manera obvia, negaban que la razón del enfrentamiento fuese su intento de reducción de la medida de los barriles, totalmente opuesto al contenido de los Fueros. Alegaban que el origen de la confrontación fue que ambos, en uso de sus cargos de prior y cónsul, condenaron a Arribillaga al importe de una deuda, de acuerdo con la demanda interpuesta al objeto por doña María Martín de Aramburu, esposa de don Mateo de Aia, almirante general de la Armada del Mar Océano¹⁵⁶.

Irizar y Lanz consiguieron que en la junta de los miembros del Consulado de San Sebastián prevalecieran los intereses de los armadores balleneros y que esta institución sumara otra querrela a la suya en contra de don Santiago de Arribillaga. Éste trató de evitar la intervención judicial de la Chancillería mediante la presentación de una Real Cédula que mandaba su inhibición en el conocimiento de esta causa. La razón era que, siendo Arribillaga el principal armador de la escuadra de corso que en aquellos momentos se aprestaba en Gipuzkoa para limpiar de piratas las costas y mares de las Indias, de acuerdo con las condiciones suscritas con el rey para la formación de la citada escuadra, estaba sometido a la jurisdicción del Consejo, Cámara y Junta de Guerra de Indias. Con el propósito de sortear de alguna manera esta primera derrota el Consulado y el Regimiento de la ciudad de San Sebastián, eventualmente controlados por los interesados en la potenciación de la flota ballenera, solicitaron al tribunal de la Chancillería que, a pesar del contenido de la citada Real Cédula, se mandara al Corregidor de Gipuzkoa que continuara con la ejecución de los autos de información, relativos al caso, que se le había ordenado que iniciara antes de la recepción de la citada Real Cédula.

Entonces el maestro de campo don Francisco García Galán, cabo y gobernador de la mencionada escuadra de corso, junto con el resto de sus armadores, todos grandes comerciantes de San Sebastián, contrarios a que, en perjuicio de sus intereses mercantiles, en el recién fundado Consulado predominaran los de los armadores e inversores balleneros, urdieron una maniobra con el propósito de desligar a Irizar, Lanz y los demás interesados en el fomento de la actividad ballenera del apoyo de la institución consular. Solicitaron a la Chancillería que fuesen Irizar y Lanz quienes, únicamente, se hicieran cargo de las costas del proceso, absolviendo al Consulado. Argumentaban que el recién creado Consulado no estaba en disposición de afrontar semejantes gastos sin peligro de arruinarse y que su importe correspondía a Juan Beltrán de Irizar y Martín de Lanz por ser los responsables de la congregación de los armadores e inversores balleneros y demás miembros afines del Consulado, todos ellos poco instruidos en cuestiones mercantiles para conseguir que el Consulado se querellase contra don Santiago de Arribillaga¹⁵⁷. Hay que advertir, como se tratará con profundidad en el capítulo final de esta investigación, que esta acusación no era del todo cierta, pues, en concreto, Martín de Lanz pocos años antes, en vísperas de la creación

156 A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13.

157 A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13. Véase el documento nº19 del Apéndice Documental.

del Consulado, figuraba entre los comerciantes de San Sebastián interesados en el comercio lanero junto con don Santiago de Arribillaga¹⁵⁸. Juan Beltrán de Irizar, por su parte, participaba activamente en las exportaciones de hierro con destino a Andalucía y las Indias y mantenía importantes tratos comerciales con comerciantes afincados en Cartagena de Indias¹⁵⁹. Paralelamente, para evitar de manera definitiva que los interesados en la potenciación de la actividad ballenera consiguieran hacerse con el control del Consulado en perjuicio de los intereses de los grandes comerciantes de San Sebastián, a solicitud de don Francisco García Galán, una Real Cédula ordenaba a la Chancillería, por una parte, el envío a la Cámara de Castilla de una relación o descripción del proceso junto con una copia de los autos y, por otra, la detención de cualquier acción judicial¹⁶⁰.

En suma, la Real Provisión, compuesta por la solicitada copia de los autos, “ganada” por los comerciantes interesados en la escuadra corsaria, y remitida por la Chancillería al Consejo de Castilla, constituyó un eficaz instrumento legislativo para reprimir a los interesados en la potenciación de la actividad ballenera. Efectivamente, contenía la demanda en contra de Irizar y Lanz, adalides de la causa ballenera, para que se hicieran cargo de las costas del proceso. Demanda que se mantenía inmovilizada, en reserva, en virtud de la citada Real Cédula que ordenaba la detención, tanto de las acciones judiciales como de la aplicación de cualquier innovación relacionada con la causa. Ello suponía que cualquier acción legal emprendida por los balleneros pudiera desembocar en la reapertura del caso con toda la serie de imprevistas consecuencias de carácter negativo que de ello les pudiera sobrevenir. Al mismo tiempo, esta Real Provisión constituía la llave que permitía a los comerciantes de San Sebastián acceder a la separación definitiva del Consulado del control ejercido por los intereses balleneros. Ya sea por este creciente desinterés de los comerciantes por invertir sus capitales en la actividad de las pesquerías transoceánicas y por fomentarla y protegerla frente a la competencia extranjera, ya por los continuos enfrentamientos con Francia, cuyos efectos negativos, sin embargo, eran en parte importante soslayados por los Tratados de Conversa, a lo largo de las décadas finales del siglo XVII se detecta una lenta pero progresiva decadencia de la actividad, manifestada en el paulatino descenso del número de pesqueros. De manera que para 1681 el número de pesqueros guipuzcoanos había descendido a 12 -ocho balleneros y cuatro bacaladeros-, número que continuó a la baja, especialmente, en el caso de los bacaladeros que para 1695 ascendían tan sólo a dos, manteniéndose, con leves altibajos, el de los balleneros¹⁶¹ (Véase el

158 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/52.

159 A.H.P.G., 2/3127.

160 “...Don Carlos por la grazia de dios Rei de Castilla... A vos los alcaldes del crimen de la nuestra audiencia y chanzilleria que reside en la ziudad de Valladolid salud y grazia, sepades que Juan de Villa en nombre de don Francisco Garzia Galan...os mandamos que dentro de doze dias primeros siguiente de como esta nuestra carta os sea presentada embieis ante los del nuestro consejo y a poder del nuestro infraescripto secretario y escribano de camara relacion firmada de vuestros nombres de lo que zerca y en razon de lo suso dicho a pasado y pasa juntamente con traslado autorizado de los dichos autos y en el interin que le imbiareis y por los de el nuestro Consejo se bee y determina lo que sede azer no innobeis en el dicho negocio y causa de que de suso ba fecha menzion, dada en Madrid a veinte y seis dias del mes de junio de mil y seiscientos y ochenta y seis años...” (A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13).

161 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 91 (1681). / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56; CO, MCI 2453. Datos que

cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). En resumen, la evolución numérica de la flota bacaladera confirma los perniciosos efectos producidos por el reglamento de 1680.

Por tanto, a medida que avanzaba el siglo XVII a su final, mayor era el desinterés de los inversores navales y de las autoridades de la Provincia por fomentar y proteger las pesquerías. En agosto de 1691 los interesados en las pesquerías aún conseguían que las Juntas Generales emitiesen un decreto ordenando que la grasa que se introdujese de Lapurdi fuese manifestada ante las autoridades competentes de la misma manera que se hacía con los restantes productos que se introducían del extranjero. Pero la Diputación u órgano permanente de la Provincia, encargada de hacer cumplir los decretos adoptados en las Juntas Generales, descuidaba su observancia. Así, en octubre de 1691 el alcalde de Hondarribia procedió a embargar en su lonja ocho barricas de grasa introducidas desde Hendaya sin que hubieran sido manifestadas. Unos días después procedió del mismo modo apresando otras dos barricas en Irun importadas de Hendaya. La universidad de Irun puso en conocimiento de la Diputación el procedimiento del alcalde de Hondarribia. Esta actitud del alcalde de Hondarribia se debe a que, tal como se ha podido comprobar a lo largo de este capítulo, los inversores en actividades navales de esta ciudad estuvieron siempre muy interesados en la pervivencia de las pesquerías, constituyendo una de sus principales fuentes de riqueza, habida cuenta de que otras actividades más lucrativas como el comercio internacional se concentraba en parte importante en la plaza de San Sebastián¹⁶².

Muestra del choque de intereses que se estaba produciendo en el seno de las instituciones de la Provincia en torno a las grasas, la Diputación en vez de aplicar la legalidad admitiendo el proceder del alcalde de Hondarribia, pidió consejo a sus abogados consultores. Estos emitieron su parecer, realmente sorprendente, afirmando que se debían desembargar dichas grasas y devolverlas a sus propietarios. La razón esgrimida para sustentar tan peregrina, pero a la vez, ilustrativa decisión era de índole formal y de muy poca consistencia, pues fundaban su dictamen en que el decreto, que imponía la obligatoriedad de manifestación ante las justicias de las importaciones de grasas extranjeras, aprobado por la Provincia, no había sido debidamente publicado en la ciudad, trámite indispensable para que no fuese ignorada por sus vecinos. En consecuencia, consideraban que, dado que podía mediar la ignorancia de la

nuevamente contradicen la supuesta recuperación de las pesquerías transoceánicas acaecida a partir de la década de los 80 del siglo XVII.

162 En un expediente de 1734 correspondiente a la Compañía Ballenera de San Sebastián, perteneciente a los fondos de la Colección Vargas Ponce del Museo Naval de Madrid, se conserva una lista parcial o “Memoria de los navios que estan en el puerto y canal del Pasage, de naturales y bascos para las ballenas y pesca de bacallao”. Aunque el documento carece de fecha no debe aceptarse de ningún modo que pertenezca al año de 1734, tal como se desprende rápidamente de su contenido. Además de nueve pesqueros labortanos, se citan otros seis guipuzcoanos. Los propietarios que aparecen al frente de estos seis pesqueros vivieron todos hacia mediados del siglo XVII o a más tardar durante la segunda mitad de ese siglo, de ninguna manera en 1734. Se citan a Martín de Bildasola y a don Luis de Beroiz, cada uno como propietario de un pesquero, pero además, “...Dos navios de quenta de Felipe de Bois y algunos interesados de la ciudad de Fuenterravia...” y otros “...Dos navios de quenta de don Pedro de Ribanegra y interesados tambien de la ciudad de Fuenterrabia...”. En suma, este listado parcial de los pesqueros que en el momento de la redacción del documento se hallaban en el puerto de Pasaia es una clara muestra del gran interés de los inversores de Hondarribia en el desarrollo de las pesquerías transoceánicas. (A.M.N., Col. Vargas Ponce, T.III, doc.115).

existencia de este decreto por el lonjero de Hondarribia, no era correcto el embargo practicado por el alcalde. La Diputación, en aplicación de este parecer, ordenó la devolución de las grasas a sus legítimos propietarios. Pero el alcalde de Hondarribia también recurrió a aplicar algunas argucias legales que su autoridad le permitía. Así, procedió a retrasar varios días el desembargo de las grasas litigiosas, en consideración a que habían llegado a Pasaia dos balleneros desde sus pesquerías y de que, según sus palabras, no se padecía de “escasez” de grasas que obligara a importarlo del extranjero¹⁶³. En suma, el alcalde de Hondarribia procedió a su manera a promocionar las grasas aportadas por los naturales, embargando, bajo la acusación de fraude, las grasas que durante aquellos días se habían introducido desde el otro lado de la frontera del Bidasoa.

Los interesados en la pesquerías progresivamente perdían, pues, su antiguo predicamento en las instituciones de la Provincia y de los principales municipios como San Sebastián, así como entre los inversores en actividades marítimas. En muchas ocasiones, ya fueran los problemas que afectaban a las pesquerías, ya las propias coyunturas de bonanza o de crisis de la actividad, se transformaron en útiles argumentos, esgrimidos por los interesados en otras actividades marítimas para hacer valer sus propósitos. Es decir, progresivamente el discurso a favor de la continuidad o del abandono de las políticas de fomento de las pesquerías, o, incluso, en torno a su coyuntural situación de auge o de decadencia, que las autoridades de la Provincia o los inversores navales utilizaban, dependía de los intereses ligados a otras actividades, más que de los propiamente pesqueros.

Por ejemplo, este mismo año de 1691 se inició un conflicto entre las autoridades de la Provincia y las de la Corona en torno a quién competía la jurisdicción para conocer en las causas del corso. El Consulado de San Sebastián, en junio de 1691, remitió al rey un memorial en torno a esta cuestión, afirmando que se debía acceder a las demandas de la Provincia, ya que de lo contrario se extinguiría el corso. Argumentaban que el corso era la única actividad que aseguraba el abastecimiento público de la provincia con víveres de cereales, bacalao, grasa, etc., apresados a los enemigos franceses, ya que las demás, citando expresamente las pesquerías, se habían extinguido debido a la guerra contra Francia¹⁶⁴. Pero este argumento, como se ha podido comprobar unas líneas más arriba, era falso. La guerra no supuso el fin de las pesquerías ya que se comprueba que cuatro meses después de la redacción de este memorial regresaban de su campaña, al menos, dos balleneros a Pasaia¹⁶⁵.

163 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/57.

164 “...es de suma combenienzia para los dichos naturales pues este año es hevidente por la escaces de el pan y otros manttenimienttos por la grande esterilidad de la tierra an padecido muchas necesidades y hubieran sido maiores sino hubieran tenido fortuna las fragattas de la dicha ciudad de apresar a los françesses muçhos navios cargados de trigo centteno y otros bastimenttos, con lo qual an podido manttenerse como es publico y notorio, que de otra suertte se hubieran visto en grandisima miseria. Y aun el año pasado la fragatta del comercio de la dicha ciudad trujo apresados a quattro navios franceses de bacallao y uno de grasas, lo quales, por no haver ninguno de la tierra, no solo servieron para mantenerse a los vezinos y militares de ambos presidios, sino es tanvien toda la jentte de la provinzia...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/45).

165 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/57.

En suma, para muchos comerciantes e inversores navales, las pesquerías constituían un medio dialéctico para la obtención de medidas legislativas que contribuyeran al fomento de otras actividades marítimas, consideradas más lucrativas. Esta postura se hizo también patente en las gestiones que se emprendieron para conseguir la nueva firma del Tratado de Conversa. Iniciadas las gestiones en la Corte, el rey no aceptó los capítulos 5º y 10º del tratado de 1653, de nuevo revalidado en su integridad en la última firma de la Conversa, en 1675¹⁶⁶. Los representantes de Gipuzkoa, Lapurdi y Bayona se reunieron en octubre de 1693 en la Isla de los Faisanes para alcanzar el acuerdo, pero los labortanos, especialmente los representantes de Bayona, se negaron a su firma si no se incluían los mencionados capítulos, rechazados por la Corte española.

Entonces, don Antonio de Diustegui y don Juan Bautista de Amezqueta, diputados de la Provincia para tratar con los labortanos, remitieron a la Diputación un extenso memorial recomendando que se hicieran gestiones en la Corte para alcanzar la autorización de la inclusión de los dos capítulos en el tratado. Argumentaban que era preciso acceder a dicho permiso, pues de lo contrario sin los pasaportes respectivos, entre otros perjuicios, se interrumpirían las pesquerías transoceánicas, especialmente de Terranova. Añadían que eran los representantes de Bayona, puerto dedicado, no tanto a las pesquerías como al comercio de lanas y paños, los más intransigentes en cuanto a no aceptar el acuerdo sin los expresados capítulos. En cambio, los demás labortanos interesados sobre todo en las pesquerías, deseaban, es más precisaban de la firma del acuerdo, aún careciendo de dichos dos capítulos. Consideraban que, a diferencia de estos últimos, los bayoneses no dependían de la firma del tratado para desarrollar sus actividades marítimas, ya que controlaban la práctica totalidad del comercio de la lana de Francia, que se introducía a través de Navarra. Por tanto, la Provincia no debía contentarse con carecer del permiso para la firma de ambos capítulos, limitación que únicamente debía aceptar en caso de que se prohibiera el libre tránsito de lanas desde la Alta Navarra, vía Baja Navarra, hasta Bayona. Es decir, consideraban que la Provincia debía aceptar tan sólo dos posibilidades, o la aceptación del Tratado de Conversa en su integridad, o la prohibición del libre comercio en Navarra, sacrificando la continuidad de las pesquerías de bacalao, para forzar así a los bayoneses a la firma del tratado sin los mencionados dos capítulos¹⁶⁷.

En suma, las autoridades de la Provincia, querían valerse de la dependencia de la mayoría de los labortanos con las pesquerías para, si fuera posible, tratar de desviar el comercio de las lanas desde Navarra a los puertos de Gipuzkoa, especialmente a San Sebastián¹⁶⁸. A tal fin

166 Como más adelante se analizará, el capítulo 5º contemplaba que los barcos labortanos provistos de pasaporte, concedido por el Capitán General de Gipuzkoa, y los barcos guipuzcoanos provistos de pasaporte, concedido por el Teniente General de Bayona y el Gobernador de Lapurdi, estarían exentos de cualquier ataque cometido por barcos de España o Francia. El 10º permitía la libre entrada de las embarcaciones de ambas partes en cualquier puerto, autorizando, incluso, en caso de tormenta, la acogida a los barcos que transportasen contrabando.

167 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/61. Véase el documento nº20 del Apéndice Documental.

168 Acerca de las características de la economía marítima de Labourd y, especialmente, de la intensa dedicación pesquera de sus habitantes, entre otros, véanse: JAUPART, F.: *Histoire maritime...*, op. cit.; LAFOURCADE, M.: "Saint-Jean-de-Luz, port de pêche...", op. cit.; ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques...*, op. cit.; TURGEON, L.: *Pêches basques en Atlantique Nord...*, op. cit.

manifestaban su disposición incluso a sacrificar la continuidad de la actividad bacaladera. Pero de no conseguirse el traslado del comercio de las lanas, no se hallaban dispuestos a perder también la negociación de las grasas, para lo cual era preciso que se aceptaran los capítulos 5º y 10º de la Conversa para que continuaran llegando los pesqueros labortanos a sus puertos. Es decir, las autoridades de la Provincia y un sector importante de los comerciantes de San Sebastián ya no se planteaban la conveniencia de otorgar o no la preferencia de venta a las grasas de los guipuzcoanos sobre las de los labortanos. Las grasas y el bacalao de los labortanos constituían, en opinión de los comisionados para la Conversa, “...*estos frutos tan precisos se reputan por del Pais...*”. Lo que ahora ponían en entredicho era la propia continuidad íntegra de las pesquerías.

En este sentido, es muy elocuente la intransigente postura adoptada por el concejo de San Sebastián a partir de 1680 en cuanto a no tolerar a los pesqueros labortanos el embarque de otras sidras que no fueran las de los vecinos de la ciudad. Esta intransigencia, tal como reconocían los arrendadores de la recaudación del derecho de la sisa y del Donativo de San Sebastián en un memorial remitido al regimiento de la ciudad en 1681, era una maniobra de presión para forzar a los labortanos a que descargaran en Gipuzkoa el producto de sus pesquerías y no en otros puertos como Bilbao¹⁶⁹. Las amenazas de los labortanos de abandonar los puertos de Gipuzkoa, ante la continuidad en esta actitud del concejo de San Sebastián, se materializó en los años finales del siglo XVII, hasta el año 1701 en que regresaron¹⁷⁰. Por tanto la condescendencia mostrada pocos años antes por las autoridades hacia los labortanos, al objeto de continuar disfrutando de parte de la negociación de sus productos pesqueros, aún en perjuicio de los intereses de los inversores pesqueros guipuzcoanos, se había ya extinguido. La salvaguarda de unos derechos de cuño señorial se antepone ahora a la conservación del mercado de los productos pesqueros labortanos. Este hecho constituye un buen ejemplo de que la negociación de los productos de las pesquerías, aportados por los guipuzcoanos y por los labortanos, ocupaban ya un puesto secundario para

169 “Martin de Asnariz y Santhiago de Arrivillaga arrendadores del derecho antiguo de la Sissa de V.S.^a y del donativo de esta Muy Noble y Leal Provincia de Guipuzcoa, teniendo noticia de los grandes daños que los vecinos y naturales de V.S.^a han recibido estos años pasados por causa de no poderse vender ni dar despacho a las sidras y chacolines, que es el poco fruto que ay en la tierra, por razon de no repartirlos, y tener cuidado a tiempo segun ordenanza de V.S.^a, a los navios bascos y naturales de esta Ciudad, segun a cada qual le tocaren de su dotacion. Y para que no haya en los hijos de V.S.^a el daño referido y se ponga el cuidado necesario para la reparacion, en particular a // (fol. 1 v.) los navios bascos, pues se valen para su governada del canal del Pasage, viniendo de vacio y sin ningun util, dejando sus cargas en la villa de Bilvao y otras partes que les pareciere, presentamos con esta un memorial en toda forma y sacado por menor de todos los navios asi bascos como naturales que se hallan en la Canal del Pasage y este muelle al presente y para hacer viage este presente año a las pescas de bacallao y ballenas, siendo el tiempo que se deve tener cuidado para que no traigan de Francia como suelen ocultamente, y para que se tenga mejor custodia mandara V.S.^a se les notifique a las personas a cuya consignacion y cuidado estubiere el atripular dichos navios para que cada qual tome los que le tocaren, imponiendo penas y que den cuenta y razon de las personas de quienes compraren las tales sidras y chacolines para que con eso tengan los naturales de V.S.^a el beneficio que deven, despachando su cosecha y desde luego se pide se haga el reconocimiento de los chacolines que hubiere, todo lo referido por ser beneficio comun de los naturales y vecinos // (fol. 2 r.) de V.S.^a, y segun contiene la ordenanza esperamos se dara cumplimiento con toda brevedad por no admitir el tiempo dilacion por allarse proximos de tomar dichas sidras y chacolines, en particular los navios de bacallao. Martin de Asnariz, Santhiago de Arrivillaga.” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 91).

170 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/39. Véase el documento nº28 del Apéndice Documental.

muchos comerciantes e inversores navales, por detrás de otros intereses comerciales más lucrativos.

Por fin, tras largas gestiones y maniobras en la Corte, en junio de 1694 se accedía a la aprobación de la Conversa en su integridad y se procedió a la firma del tratado en 1695 en la Isla de los Faisanes. Pero a inicios de 1697 San Sebastián remitía a la Provincia una comunicación, recibida de Versalles informando que Luis XIV había prohibido pescar en los puertos de “Plazencia” en Terranova a los españoles que acudían con pasaportes obtenidos merced a la Conversa¹⁷¹. Añadía que a pesar de que en los años pasados se había prohibido pescar en el puerto de Plazencia (Plaissance, en el sur de la isla de Terranova), se había consentido en los demás puertos deshabitados de la costa sur de la isla, a donde acudieron dos bacaladeros de San Sebastián en 1695. Solicitaron a los labortanos que emprendieran gestiones en la Corte francesa para conseguir levantar la prohibición de pesca impuesta en Plazencia. Pero en su opinión, en vez de ello les consideraban culpables de haber procurado la extensión de la prohibición a toda la costa sur de Terranova, con el propósito de deshacerse de la competencia guipuzcoana. A pesar de sus requerimientos solamente se les permitía pescar en el “Canal”, con graves dificultades ocasionadas por su lejanía y por que frecuentemente se helaba el mar¹⁷². Dicho Canal debe ser el estrecho de Belle Isle, que efectivamente se hiela todos los años.

171 Enfrentada desde 1688 a todas las potencias europeas, Francia daba síntomas de agotamiento y ya desde 1692 lanzaba propuestas de paz a sus contrincantes. Pero estos no se plegaron a la negociación hasta que tras la Paz de Turín, firmada con Saboya en junio de 1696, se acabó con uno de los frentes de guerra más activos que permitió a Francia concentrar sus fuerzas en otros frentes. En consecuencia, Inglaterra se avino a firmar la paz. En cuanto a España y al Imperio se decidieron también por el fin de las hostilidades tras el avance francés hacia Bruselas y la conquista de Barcelona en agosto de 1697. Un mes más tarde se firmaría la paz en Ryskwick. La prohibición de las pesquerías se enmarca por tanto en el contexto de medidas de fuerza aplicadas por Francia para que sus enemigos se decidieran por la paz.

172 “El Rey y informado que algunos navios españoles que han estado con pasaporte del almirante de Fransiya han echo su pesca en puertos de la costa de Plazencia, los quales pertenezan a su Magestad, y como no es permitido a estranxeros de ir a comerciar ni pescar en las colonias fransesas ni en los puertos que dependen de ellas so pena de confiscazion, es su voluntad que en los pasaportes que en adelante se dieren, en virtud del tratado de buena correspondencia, se ponga una clausula de prohibision para que los españoles que quisieren yr a la pesca, vayan a otra parte a hazerla.

Los señores nombrados que ban a la Diputazion con vista de lo que dize la horden del Rey, se sirvan de representar que en defecto de no poder conseguir pasaportes para todos puertos acostumbrados menos el de Plazencia, procuren que se esplique en los pasaportes quales son los puertos de las colonias fransesas prohibidos a los españoles, siendo asi que en lo de asta agora no a avido semexante prohibision y con esta buena fee y constumbre // (fol. 1º r.) el año pasado de noventa y cinco los navios de don Juan de Olazaval y don Juan Anttonio de Vildasola hizieron su pesca en el puerto de Santa Maria, donde no ay abitazion de franseses; y asi sera de mucha consecuencia hazer todo exfuerzo el que los navios españoles puedan hazer sus pescas en qualesquiera puertos menos en Plazencia como se a ejecutado en lo de asta agora, y por la Provinzia esta suplicado a la provincia de Lavort y ciudad de Bayona antes de agora para que del Rey Christianissimo ovtubiesen la benia para que el governador de Plazencia no pudiese enbarazar en otros puertos; y en lugar de solizitar esta declarazion parece que segun el despacho que ba por principio los lavortanos y bayoneses por sus fines particulares han conseguido para si favorables y para los españoles muy perjudizial, pues ejecutandose lo [que] contiene el despacho, los españoles se allaran casi ynposibilitados para continuar con la navegazion de Terranova, porque solo se dejan libres los puertos de la Canal y el pasar a estos se consigue pocas bezes porque la entrada de la canal muchas vezes se a allado de bancos de nieve cerrada y otros vezes se // (fol. 1º v.) malogra la pesca por el largo pasaje, y como se dize, privando del recurso de poder bolver a los puertos de Santa Maria, San Lorenzo y otros, que estan a poca distancia de Plazencia sera muy fatible que un navio de quatro viajes no logre uno como lo saven todos los franseses” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56).

En la reclamación efectuada por San Sebastián en febrero de 1697 ante la Diputación, reunida en Azpeitia, además de la mencionada prohibición, se relataban otra serie de medidas que estaba aplicando Francia en perjuicio del Tratado de Conversa y por supuesto de las pesquerías de bacalao de los guipuzcoanos. En concreto, durante 1696 Luis XIV había prohibido a los marineros labortanos embarcarse en los bacaladeros guipuzcoanos. Lo cual impedía la continuidad de esta actividad, pues la mano de obra especializada, empleada en los bacaladeros de Gipuzkoa, continuaba proviniendo de Lapurdi. Informaba también del apresamiento del bacaladero donostiarra *San Joseph* por el gobernador de Plazencia. Volvían a insistir en sus sospechas de que tras estas medidas se hallaba la mano de los labortanos para conseguir la extinción de las pesquerías de bacalao de los guipuzcoanos¹⁷³. Solicitaban que la Provincia instara a los labortanos para que procurasen el levantamiento de las prohibiciones, o cuando menos se especificara en los pasaportes cuales eran los puertos de acceso permitido o reservado. La Provincia decidió instar a Lapurdi, Bayona y su gobernador para que trataran de remediar estos inconvenientes, con la amenaza de romper el Tratado de Conversa. Como consecuencia de esta situación, el año 1697 no consta que se armara ningún barco guipuzcoano a la pesquería de bacalaos, tan sólo se tienen noticias de nueve balleneros que faenaron en el Ártico, en “Noruega”¹⁷⁴.

En septiembre el representante del Consulado de San Sebastián proponía a la Diputación que se emprendieran acciones en la Corte para conseguir que la libertad de pesca en Terranova fuese incluida en las negociaciones de paz que se estaban llevando a cabo entre

173 “...havian tenido noticia de que el Rey Christianisimo ha dado orden para que ningun marinero de su reino salga fuera de el ni se conduzga para otra parte, en lo qual vienen a ser damnificados los comerciantes y naturales de esta probincia respecto de usarse en los tiempos en que ai combersa el conduzirse reciprocamente los marineros de estas probincias de la frontera y por que la jente francesa es muy nezesaria para la nabegacion de Terranoba, por que solo ella save habrir el pescado y hazer otros ministerios esenciales a que nunca han querido aplicarse los naturales de esta Probincia especialmente en el beneficio del vacallao. Que rezelan mucho el que esta orden se haia dado a solicitud de los naturales de la Probincia de Labort por lograr solos ellos las utilidades de la pesqueria del vacallao, lo qual se haze mas creible a vista de otro decreto espedido por el Rei Christianissimo el dia treinta del pasado en que haziendo relacion de haver sido ynformado que los navios españoles, que han estado con pasaporte del señor almirante de Francia, han hecho su pesca en puertos de la costa de Plazencia, pertenecientes a su Magestad, no les siendo permitido el comerciar ni pescar en las colonias francesas, ni en puertos que dependen de ellas, so pena de confiscazion, manda que en los pasaportes que en adelante se dieren en virtud de la combersa se ponga una clausula de prohibizion para que los españoles que quisieren hir a la pesca vaian a otra parte. Y suplican a la diputazion que para remedio de los perjuicios que se seguiran a los naturales de esta probincia del cumplimiento de estas ordenes se sirba de escribir a la Probincia de Labort, a la ciudad de Baiona y a su gobernador para que soliciten el que no se ponga embarazo a los marineros que quisieren pasar a esta Probincia y embarcarse en los navios que sus naturales aprestaren para la navegazion de Terranoba como // (fol. 396 r.) lo han hecho estos años y en los demas en que a havido combersa, y que así mismo soliciten el que no se les ponga embarazo en hazer su pesca de vacallao en los puertos de la costa de Terranoba, pues por costumbre inmemorial han tenido libertad de pescar en los puertos de San Lorenzo, Santa Maria y todos los demas de la referida costa, menos en el puerto de Plazencia, sobre que antezedentemente se les ha escrito por la probincia a instancia de la ciudad y su comercio, con ocasion del apresamiento que executo el governador del puerto de Plazencia del navio nombrado San Joseph, propio de vezinos de la dicha ciudad, o a lo menos, en caso que no se franquee la misma libertad se declaren en los pasaportes quales sean las colonias francesas y se especifiquen los puertos en que no puedan entrar a pescar los naturales de esta probincia para que por este medio se escusen los apresamientos que pudieran executar los franceses naturales de los puertos prohibidos” (A.G.G.-G.A.O., R.37).

174 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2453.

España y Francia en Ryskwick¹⁷⁵. Entre otras, se comisionó a don Nicolás de Egoabil, alcalde de San Sebastián, para que recabara informaciones acerca de la libertad de pesca que, desde “tiempo inmemorial”, habían gozado los guipuzcoanos en Terranova. Éste elaboró un extenso informe con los testimonios de diversos marineros e inversores pesqueros, tanto guipuzcoanos como labortanos, que corroboraban dicha libertad¹⁷⁶. Pero la paz se firmó sin que se contemplaran las reclamaciones de los bacaladeros guipuzcoanos. Las gestiones de la Provincia, en cambio, no concluyeron al objeto de que el rey apoyara sus reclamaciones. En febrero de 1698 el Agente en Corte informaba que el rey había ordenado al Capitán General de Gipuzkoa para que comunicara al Gobernador de Lapurdi que transmitiera en su nombre estas reclamaciones a Luis XIV¹⁷⁷. Poco después el Capitán General comunicaba a la Provincia, que a pesar de que el rey, por su indisposición, no había emprendido las gestiones oportunas con el monarca francés, se presumía que se podían enviar los bacaladeros a Terranova sin temor a ataques, pues las prohibiciones se impusieron en tiempo de guerra, antes de la firma de la paz. Añadía que de acontecer lo contrario “...*deveria Su Magestad sacar la cara para mantener la posesion inmemorial...*”¹⁷⁸.

Efectivamente, se restauró la libertad de pesca en Terranova, de manera que en 1698 acudió un bacaladero y a partir de 1699 dos¹⁷⁹. Pero los acontecimientos descritos en torno a la libertad de pesca en Terranova constituyeron un triste preludio de lo que iba a suceder pocos años después. Tras la muerte de Carlos II y el acceso al trono de la dinastía de Borbón se produjeron diversas transformaciones políticas que desembocarían en la ruptura del sistema de organización de las actividades marítimas fraguado y aplicado a lo largo del siglo XVII. Ruptura que, tal como se insistirá más adelante, desencadenaría la extinción de las pesquerías transoceánicas.

4.2.2. Disposición de mano de obra

Las confrontaciones de intereses generados en torno al empleo de la mano de obra, sobre todo la especializada en determinados oficios como arponeros, trinchadores y saladores de bacalao, médicos, etc., están en muchos aspectos estrechamente vinculados con los acontecidos en torno, tanto a la competencia extranjera, que reclutaba marineros especializados guipuzcoanos en perjuicio de las pesquerías guipuzcoanas, como a la demanda de marineros para servir en la Armada, que se estudiará en el siguiente apartado. De todas maneras, la mano de obra empleada en los pesqueros, actuaba en función de sus propios intereses, unas veces coincidentes y otras opuestas, a las de los dueños y armadores de los pesqueros guipuzcoanos y extranjeros y a las de los oficiales de la Armada. Merece, por tanto, dedicar un apartado específico al estudio de los conflictos generados en torno a dichos

175 A.G.G.-G.A.O., R.38.

176 A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014.

177 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56.

178 A.G.G.-G.A.O., R.38.

179 A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014.

intereses.

Las características organizativas de las compañías pesqueras vascas de los siglos XVI y XVII, básicamente integradas por varios socios e inversores que aportaban, tanto el capital como las infraestructuras necesarias para aprestar las expediciones, posibilitaban la promoción social y económica de los marineros. Las campañas pesqueras de largas travesías náuticas y de intensa captura y transformación de especies como la ballena, el bacalao, las focas, etc., desarrolladas muchas veces en inhóspitas regiones del norte de América o del Ártico, constituían verdaderas escuelas de adiestramiento de la marinería, tanto en las tareas de navegación y gobierno de las embarcaciones como en las de captura de las distintas especies y elaboración de los productos derivados. A pesar de su dureza y riesgos, las ganancias compensaban todas las penalidades. Los salarios, generalmente en especie, constituían también otro elemento más que contribuía a la promoción de los marineros, ya que los beneficios que obtenían podían ser mayores, en los casos, claro está, en que fueran exitosas las campañas, y además les permitía familiarizarse con el mercado de los productos de las pesquerías, en el que debían participar a fin de liquidar lo correspondiente a sus salarios.

Aquellos marineros que además, merced a su formación, ejercían algún otro oficio tanto de mando (contra maestres, pilotos, capitanes, etc.) como de especialización laboral (arponeros, trinchadores, médicos, carpinteros, etc.), accedían a la percepción de mayores beneficios derivados del ejercicio de su oficio. Beneficios que en muchas ocasiones eran empleados en el armamento de los barcos en que navegaban, tanto en forma de inversión de pequeños capitales como aportando algunas infraestructuras y equipos necesarios para el desempeño de las pesquerías, como podían ser las chalupas, armas, etc. Era muy frecuente que los marineros enrolados como arponeros aportaran su propia chalupa, de manera que al final de la campaña percibían las soldadas correspondientes a su función de marinero, denominado “mareaje”, a su oficio de arponero y al empleo de su chalupa en la captura de ballenas. En este sentido, la práctica totalidad de los pleitos referentes a soldadas, revisadas para este trabajo, se refieren a conflictos surgidos a la hora de asignar las cantidades correspondientes a los oficios o a las inversiones efectuadas por los marineros. Llama también la atención que estos pleitos corresponden en su mayoría a la década de los 60 del siglo XVI, es decir a los momentos iniciales de la época de mayor auge de la actividad. Por tanto, son, quizás, el reflejo del momento histórico en que se estaban fraguando las características de las compañías pesqueras que protagonizarían, en lo sucesivo, las pesquerías transoceánicas¹⁸⁰.

En suma, para finales del siglo XVI se contaba en el País Vasco con una marinería de las

180 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1973 (1562) Demanda de Joan de Alquiza contra Joan Martínez de Amilibia por el importe de soldadas de contra maestre; CO ECI 65 (1565) Demanda de Lorenzo de Mutio, arponero, contra Juanes de Arbizu por el importe de soldadas de arponero y de su chalupa; CO ECI 133 (1568) Demanda de Duart de Rubisun contra Juanes de Zupite por el importe de soldadas de chalupa empleada en pesquería de bacalao; CO ECI 445 (1581) Demanda de Joseffe de Echaniz contra Sebastián de La Bastida por el importe de soldadas de chalupa; CO LEJ 48 (1582) Demanda de Domingo de Galarmendi contra Antón de Trecu por el importe de soldadas; CO MCI 532 (1599) Demanda de Francisco de Casanueva contra Domingo de Echabe por el importe de soldadas de contra maestre; CO UCI 230 (1612) Demanda de Joan Sendo de Berreno y Domingo de Ibarra contra Juan de Bortuste por el importe de soldadas de chalupa.

más expertas y diestras de Europa, destacando la de Gipuzkoa en la captura de ballenas¹⁸¹. Ello motivaba que fuera muy solicitada, sobre todo los sectores más cualificados, tanto para su empleo en las navegaciones particulares, emprendidas por los guipuzcoanos o por los

181 Poco antes se ha transcrito la comunicación remitida por San Sebastián a la Diputación en 1697 a causa de la prohibición de embarcarse en pesqueros guipuzcoanos impuesta por el rey de Francia a los marineros labortanos, en que se afirmaba que "...la jentte francesa es muy nezesaria para la nabegacion de Terranoba, por que solo ella save habrir el pescado y hazer otros ministerios esenciales a que nunca han querido aplicarse los naturales de esta Probincia especialmente en el beneficio del vacallao..." (A.G.G.-G.A.O., R.37). Puede que los marineros guipuzcoanos sintieran prejuicios de índole "nobiliar" en contra de las tareas de trinchado y destripado del bacalao; algo similar a lo que sucedía con el oficio de alfarero que mayoritariamente era ejercido por labortanos. Aurelia Arcocha en sus investigaciones se hace también eco de la preferencia de los marineros labortanos por la actividad bacaladera en perjuicio de la ballenera. A partir de los datos contenidos en un documento de 1732 afirma que "...les marins du Labourd préfèrent, en ce deuxième quart du XVIIIe siècle, se consacrer aux voyages <<plus Vtilles>>, entendons plus rentables (et moins dangereux), autrement dit à la pêche à la morue à Terre-Neuve et au large de l'Isle Royale (ou Isle de Cap Breton)...". El citado texto afirma que los marineros labortanos "...La pluspart preferent Les voïages les plus Vtilles, on est dans La necessité de faire Venir de Guipuzcoa, Cent Cinquante hommes Sçavoir Cent arponeurs Et Cinquante maitres De Challoupes et matelots pour Equiper Les navires Baleniers, il est Certain que dememe que Les matelots francois repugnente a s'embarquer Pour La Baleine, les Espagnols y vont par Preference, et on peut dire qu'ils ont Vne Inclination naturelle pour cette pêche, a peu pres comme Pour La Course des Taureaux..." (ARCOCHA-SCARCIA, A.: "Une image inédite du harponneur basque à travers un document de 1732", *Bulletin de la Société des Sciences Lettres et Arts de Bayonne*, 2001, pp. 100-106). Esta dedicación a la caza de la ballena, supuestamente connatural a los guipuzcoanos, al igual que su afición por las corridas de toros, puede que aluda, precisamente, al citado prejuicio "nobiliar". A la luz de los contenidos de este documento, la autora señala que los arponeros vascos conformaban una casta o corporación cerrada, altamente solicitada y privilegiada, cuyos conocimientos prácticos se transmitían entre los componentes de las chalupas balleneras unidos por lazos de confianza.

Las investigaciones de esta autora, corroboradas por otros estudiosos, evidencian la existencia entre los siglos XVI y XVIII de una escuela de hidrografía vasca que dio como fruto la elaboración y publicación de diversas cartas náuticas y de varios tratados de navegación en euskara, francés y castellano, destinados preferentemente a la formación de los pilotos y capitanes de las embarcaciones destinadas a las pesquerías transoceánicas. Entre ellas destacan: HOYARSABAL, M.: *Les voyages aventureux du capitaine Martin de Hoyarsabal, habitant de Çubiburu, contenant les reïgles & enseignemens necessaires a la bonne & seure navigation*. Bourdeaux: Imprimerie de Ian Chouin, 1579; POÇA, A. de: *Hydrografia la mas curiosa que hasta aqui ha salido a luz, en que demas de un derrotero general se enseña la navegacion por altura y derrota y la del Este Oeste*. Bilbao: Mathias Mares, 1585; ETCHEVERRY, p. d': *Liburu hau da ixasoco nabigacionecoa. Martin de Hoyarabalec egiña francezes eta Piarres Detcheverry, edo Dorrec escarat emana eta cerbait guehiago abançatuba*. Bayona: Fauvet, 1677. Exponente de la pujanza de esta escuela y de la importante difusión de estas obras entre los pilotos y navegantes vascos, se ha comprobado que la reseña editorial de la obra de Hoyarsabal publicada en 1579 es falsa, siendo realmente una publicación perteneciente a la imprenta de Jean Portau, de La Rochelle. El que este impresor fuese un activo propagandista protestante debió motivar la citada falsificación para evitar problemas de difusión entre los lectores católicos. Véanse al respecto: ARCOCHA-SCARCIA, A.: "Deux imprimeurs rochelais de XVIe siècle: Pierre Haultin, imprimeur du *Testamentv Berria* (1571) traduit par Jean de Liçarrague, et Jean Portau, imprimeur de l'édition 1579 des *Voyages avantvrevx* du capitaine-pilote Martin de Hoyarsabal de Ciboure", en: *EUGÈNE Goyheneche omenaldia-hommage*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2001.; Idem: "Le routier des mariniere du Capitaine Martin de Hoyarsabal de 1579: questionnement autour d'une énigme", *Lapurdum*, IV (1) (1999); Idem: "Pierre Detcheverry dit "Dorré", pilote et cartographe labourdin du XVIIe siècle, traducteur en euskara du routier d'Hoyarsabal de 1579", *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 2000; DUO, G.: "L'enseignement de la science nautique en Labourd au XVIIIe siècle", *Zainak*, 21 (2002); EGAÑA GOYA, M.: "Le plan géometral...", op. cit.; Idem: "Les ports des asques dans les routiers et la cartographie, XVIe et XVIIe siècles", *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*. Paris: Éditions du CTHS, 1995, pp. 55-62).

Las investigaciones de Arcocha se han encaminado, además, a tratar de conocer el nivel de alfabetización de la marinería de los grandes pesqueros, llegando a la conclusión de que el sector de los alfabetados era mucho mayor de lo que habitualmente se supone. Véase al respecto: ARCOCHA-SCARCIA, A.: "Itsassoco biayetaco othoitcen araldea "la série de prières pour les voyages en mer" de Joannes Etcheberri de Ciboure (1627)", *Lapurdum*, IV (1) (1999); Idem: "La tempête en mer dans la littérature d'expression basque des XVIIe et XVIIIe siècles", *Zainak*, 21 (2002).

extranjeros, como para servir en la Armada. En consecuencia, fueron frecuentes los conflictos en torno a la disposición de la marinería guipuzcoana, ya sea entre particulares ya como consecuencia de las exigencias de la Armada que se estudiarán en el siguiente apartado. Los marineros guipuzcoanos, sobre todo los más cualificados, sabedores de su gran valor para el desarrollo, en este caso, de las pesquerías transoceánicas, no dudaban en emplearse al servicio de los armadores e inversores que mayor remuneración les ofreciese, fueran naturales de la provincia o del extranjero.

El empleo, especialmente, de los diestros arponeros guipuzcoanos en barcos extranjeros constituyó la causa de uno de los enfrentamientos más importantes acaecido desde finales del siglo XVI. Las continuas levas de marinería y embargos de barcos para la Armada ocasionaban la huida de los marineros a Lapurdi, donde además de escapar al servicio militar conseguían importantes ingresos. En el anterior apartado se mencionaba cómo en las Juntas Generales de Hondarribia de 1584, se promulgó una ordenanza prohibiendo el embarque de los marineros en barcos labortanos con el propósito de evitar que el armamento de las pesquerías se trasladara totalmente a Lapurdi¹⁸². Las villas del litoral pretendían fomentar las pesquerías guipuzcoanas mediante medidas coercitivas contra la emigración de los marineros a Lapurdi, con la esperanza de que hubiera suficientes marineros guipuzcoanos y no se tuviera que recurrir a la marinería labortana para tripular los pesqueros de la provincia. Con ello se trataba de impedir que las pesquerías labortanas absorbieran todos los recursos humanos y financieros destinados a las pesquerías. Pero esta prohibición, que no contribuía más que a aumentar las dificultades de la marinería, no solucionó el origen del problema que consistía en la desprotección de los marineros y barcos guipuzcoanos frente, tanto al abusivo proceder de las autoridades de la Armada como a las dificultades acarreadas para su subsistencia por la prohibición del escabeche de besugo impuesta por la Provincia.

En 1587 el rey ordenó de nuevo el embargo de los barcos y la leva de la marinería (para la gran Armada que se dirigiría a la conquista de Inglaterra en 1588). Las Juntas Generales, reunidas en San Sebastián, decidieron solicitar al rey permiso para “...*que las naos que no fueren útiles y del porte que fuere necesario para la dicha Real Armada puedan nabegar e nabeguen con que no lleven gente d’esta tierra mas que solos los mandadores...*”. Es decir, se hallaban dispuestas a que, mientras los marineros guipuzcoanos atendían a sus deberes militares, fuesen sustituidos por los labortanos. Las autoridades de las localidades marítimas trataron de aliviar la presión ejercida por la Armada sobre los marineros proponiendo que en

182 “Este día la Junta, con paresçer de las personas nonbradas para hazer la hordenança contenida en el segundo capítulo del paresçer dado a la proposición de la villa de Guetaria, hizo la hordenança siguiente:
Hordenança

Porque por esperiençia se behe ser muchos los daños e ynconbenientes que redundan al serviçio de Su Magestad e bien público d’esta Provinçia de pasar los marineros naturales, vezinos y moradores d’ella, a nabegar // (fol. 37 v.) en naos françesas dexando las de los naturales syn gente para nabegar y acomodando las de los estrangeros y dándoles la yndustria y modo que a las vezes en ellos faltan, por poner remedio en tanto daño hordenamos y mandamos que de aquí adelante ningún marinero de los naturales, vezinos ni moradores d’esta Provinçia, por ninguna vía ni manera no sean osados a nabegar en ninguna nao que no sea de naturales d’estos reynos y señoríos de Su Magestad, so pena que qualquier marinero mandador que lo contrario hiziere pague por cada vez diez mill maravedís, y cada marinero y grumete çinco mill maravedís, aplicados el terçio para el denunciador y el terçio para gastos d’esta Provinçia y el otro terçio para el juez que lo sentençiare” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 14/24 Noviembre 1584).

parte fueran sustituidos por vecinos del interior de la provincia. Pero las localidades del interior se opusieron con vehemencia a la propuesta¹⁸³.

Estos temores no eran infundados, pues el problema de la huida de las inversiones a Lapurdi continuaba; así en 1608 el doctor Zarauz Eizmendi, consultor de la Provincia, aconsejaba a la Diputación que se solicitase al rey la prohibición de que los armadores guipuzcoanos invirtieran sus caudales en el apresto de pesqueros extranjeros, refiriéndose a los labortanos¹⁸⁴. Pero las polémicas en torno a las inversiones de capitales guipuzcoanos en pesqueros labortanos y a la recluta de marineros labortanos se fueron atenuando desde principios del siglo XVII, a medida que disminuían las exigencias de la Armada, merced a la pacificación de las relaciones políticas internacionales. La división de pareceres en torno a la conveniencia de mantener buenas relaciones con los labortanos se reiniciaría más adelante, como se podrá comprobar, a medida que se estrechaban, aún más, las relaciones de dependencia entre las flotas pesqueras de ambos territorios.

Sin embargo, de forma paralela, se agudizó la ofensiva provincial en contra de la industria escabechera, ya descrita en el precedente capítulo, que podía acarrear graves consecuencias sobre las pesquerías transoceánicas. Efectivamente, la disposición de la abundante marinería que éstas precisaban dependía de que a lo largo del invierno los marineros contaran con algún modo de vida hasta que en los meses de primavera se embarcaran en los grandes pesqueros. La principal modalidad pesquera del litoral que se desarrollaba en invierno era la del besugo, que a raíz de las prohibiciones decretadas por la Provincia en contra la industria escabechera se veía en graves dificultades. Tanto es así que en 1616, pocos años después de que se levantara la citada prohibición, pero ante la evidencia de que los escabecheros se surtían de besugo fuera de Gipuzkoa, los marineros guipuzcoanos remitieron a la Provincia un memorial, para que ésta la elevara a la Corte, solicitando medidas a su favor. En el citado memorial recordaban los marineros que el desarrollo de cualquier otra actividad marítima, incluidas las levas de marinería de la Armada, dependía de la existencia de una abundante y entrenada marinería, que dejaría de existir, en caso de que se extinguieran las invernizas campañas de besugo¹⁸⁵.

Efectivamente, la competencia iniciada por ingleses y holandeses, y que, como en el anterior apartado se menciona, se había materializado en ataques cometidos en 1613 por buques de guerra ingleses a los balleneros guipuzcoanos en “Noruega” y en la introducción de sus grasas en Bilbao, se desarrolló también en forma de contratación de arponeros guipuzcoanos por los ingleses, holandeses y daneses para que adiestraran a sus marineros en las técnicas de la caza de ballenas¹⁸⁶. Precisamente, en las Juntas Generales de Mondragón de 1613, en las que se

183 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11/21 Abril 1587; Vidania 24 Mayo 1587; Tolosa 26 Mayo/28 Agosto 1587.

184 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9).

185 A.G.G.-G.A.O., JD DJ, 69,1. Véase el documento nº6 del Apéndice Documental.

186 Véase en lo que respecta a la contratación de arponeros labortanos: PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 85-91.

denunciaron los ataques cometidos por los ingleses, San Sebastián exponía que los holandeses e ingleses habían contratado a varios arponeros guipuzcoanos y labortanos y que éstos trataban de acudir a servirles provistos de los instrumentos necesarios para la caza y la manipulación de ballenas, como jabalinas y calderas. Solicitaba que se prohibiese el embarque de los marineros en barcos extranjeros, pues lo contrario acarrearía la ruina de las cacerías de ballenas guipuzcoanas¹⁸⁷. Las autoridades de la Provincia, conscientes de que la transmisión de los conocimientos sobre la cacería de ballenas a las grandes compañías pesqueras inglesa y holandesa repercutiría en el aumento de su competencia en perjuicio de las pesquerías guipuzcoanas, emprendieron gestiones en la Corte con el objeto de que el rey confirmara la prohibición decretada por las Juntas Generales. Así, en marzo de 1614, el Capitán General de Gipuzkoa remitía a la Provincia una Real Cédula prohibiendo el embarque en barcos extranjeros e imponiendo castigos a los marineros que procedieran en su contra y a los holandeses que los reclutaran en los puertos¹⁸⁸.

Por supuesto, el propósito de las autoridades de la Provincia y de los inversores en las pesquerías era proteger su actividad de la creciente competencia extranjera. Pero los marineros no estaban dispuestos a desaprovechar la gran oportunidad de obtener importantes ganancias económicas al servicio de los extranjeros. Además, los ingresos de los marineros, sobre todo de los especializados en la captura de ballenas, habían disminuido en los últimos años, consecuencia, por una parte de la disminución de las capturas de ballenas en Terranova y por otra del descenso del número de expediciones a las recientemente descubiertas pesquerías de ballenas del Ártico, motivado por los ataques sufridos de manos de los ingleses primero y de los daneses después. Así, mientras los esfuerzos de las autoridades de la Provincia se centraban en las gestiones emprendidas en la Corte para procurar que la Corona adoptara medidas políticas que acabaran con los ataques, en marzo de 1615 el alcalde de San Sebastián advertía a la Provincia acerca de su temor de que algunos marineros pretendían embarcarse en navíos extranjeros¹⁸⁹. La Provincia trató en lo posible de evitar esta emigración, extendiendo su acción incluso sobre los marineros labortanos. Así, en abril de

187 “Este día la villa de San Sebastian propuso y dixo que los yngleses e flamencos por no estar diestros y astutos en la pesca y matança de vallas y ser los naturales de esta provincia y de la tierra de Laborta en Françia experimentados en ella pretendian llevar en sus navios los dichos naturales de esta provincia y de los de la dicha tierra de Laborta y juntamente calderas, jabalinas y otros pertrechos, de que ellos carecian, de lo qual se seguira // (fol. 33 v.) notable daño a esta provincia y sus vecinos, por que se perderia el trato de las grasas y se cesaria el aprovechamiento comun que de ello se avia tenido, demas de estar prohibido que el navio estrangero no puede embarcarse ningun natural so graves penas, y suplica a Su Senoria se sirba de mandar a las justicias hordinarias de sus villas, alcaldias y valles no permitan a los vecinos mareantes de ella la dicha embarcaçion, ni que den a los dichos estrangeros pertrechos ningunos y que se escrivan las cartas necesarias al gobernador de Vayona y a las villas de San Joan de Lus, Çubiburu, Urruna, Azcayn y Endaya, mande lo mismo a sus vecinos, pues de ello abia de redundar veneficio a ellos y el aprovechamiento deve quedar en la tierra y no en la agena, e vista la dicha propossion la junta mando que se escrivan las dichas cartas y que los alcaldes ordinarios cada uno en su jurisdiccion no permitan a los dichos vecinos mareantes la dicha envarcacion ni que les den pertrechos ningunos para la matança de las dichas vallas, procediendo contra ellos por todo rigor” (A.G.G.-G.A.O., R.16).

188 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/26.

189 “...Como los años atras los marineros de esta costa an tenido tan poco fruto en la navegacion de Noruega y Terranoba, parece que se an ynclinado algunos a querer enagenarse a tierras estranas a servir en sus navios...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/25).

1615 la Diputación comunicaba al Corregidor de Bizkaia que detuviera a varios arponeros de San Juan de Luz que habían zarpado rumbo a Bilbao a embarcarse en un barco inglés.

Pero las medidas políticas y judiciales no bastaron para retener a los marineros. A las dificultades que las pesquerías venían experimentando con motivo de la creciente competencia extranjera, se les sumó el inicio de la guerra con Holanda en 1621. Este enfrentamiento se sumó a la Guerra de los Treinta Años, iniciada unos años antes en Alemania, confiriendo al conflicto una faceta de guerra naval, con todo lo que ello suponía de aumento de embargos de barcos y de levas de marinería para servir en la Armada. Por supuesto, todos estos problemas, que dificultaban el normal desenvolvimiento de las pesquerías, contribuían a fomentar la emigración de los arponeros. Por estas fechas accedió al poder el Conde-Duque de Olivares y comenzó a aplicar una serie de reformas económicas, políticas y militares, cuyo último fin era mantener la hegemonía de España en Europa. En este contexto y para colmo de males, por una Real Cédula de octubre de 1625, se mandaba el establecimiento de la Matrícula de Marineros. Matrícula o lista en la que debían alistarse los marineros para que las autoridades militares dispusieran en todo momento de exacta cuenta del número de marineros de que disponían para la Armada. Las localidades del litoral o “repúblicas marítimas” se opusieron al establecimiento de la Matrícula en sus municipios respectivos. Los inversores navales y comerciantes, integrantes de las oligarquías que controlaban los concejos de los municipios costeros, de ninguna manera se mostraban dispuestos a aplicar esta medida, que redundaría en el aumento de la capacidad de la Armada sobre la disposición de la marinería, y, por supuesto, en la disminución de la suya, de manera que se verían desprovistos de todos los marineros necesarios para que sus compañías marítimas funcionaran.

Este intento de introducción de la Matrícula generó un sentimiento de alarma entre las autoridades municipales y por supuesto entre los marineros. Algunos municipios interrumpieron incluso la elaboración de las listas de marineros destinados al sorteo de marineros para la Armada, que se venían redactando desde el reinado de Felipe II, ante el temor de que fueran usados para la aplicación de la Matrícula. Además se intensificó la emigración al extranjero de los marineros más cualificados, deseosos, por una parte, de evitar las levas de marinería a que inevitablemente conducirían las medidas político-militares de la Corona y, por otra, de aprovecharse de los pingües beneficios que los extranjeros les ofrecían. Así, en una comunicación de abril de 1626, Martín de Aroztegui, Superintendente de la Matrícula General, al tiempo que instaba a la Provincia a que no se demorase más su decisión acerca de la aplicación o no de la Matrícula en Gipuzkoa, trataba de calmar los ánimos de las autoridades municipales señalando que las listas de marinería no tenían relación con la Matrícula. Advertía también que se debía proceder a castigar a los marineros que desde hacía pocos años se embarcaban en barcos holandeses y franceses¹⁹⁰.

En las Juntas Generales de abril de 1626, congregadas en Getaria, los procuradores de San Sebastián proponían que se iniciase una investigación para averiguar los nombres de los marineros que habían acudido a servir a los holandeses y que se procediese a su castigo. La

190 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17).

Junta decretó que se instase al Corregidor a que emprendiese ambas acciones y que las justicias locales trataran de evitar en lo posible esta emigración al extranjero¹⁹¹. Por supuesto, en el ánimo de las autoridades de la Provincia, al contrario de lo que se expresaba en la precedente comunicación de Martín de Aróztegui, los labortanos quedaban al margen de la calificación de extranjeros y se permitía el embarque de los marineros de ambos lados del Bidasoa en barcos guipuzcoanos y labortanos respectivamente, merced a la antes citada libertad concedida, por la Real Cédula de 1625, a los pesqueros labortanos para que acudieran a los puertos guipuzcoanos. Pero los empeños de la Provincia no debieron ser muy exitosos, pues en las Juntas Generales de Zestoa de 1627, se decretó que fuese el Diputado General quien iniciase las acciones en el tribunal del Corregimiento contra los marineros embarcados en barcos holandeses y “*otros rebeldes*”, y que las autoridades locales pregonasen la prohibición¹⁹².

Las autoridades reales, ante esta evidencia de que las autoridades de Gipuzkoa pretendían, a toda costa, evitar la emigración de los marineros al servicio de los extranjeros, decidieron valerse de este hecho, con el propósito de ganarse su apoyo en torno a la aplicación de la Matrícula. Una Real Cédula, fechada en agosto de 1626, que confería a Martín de Aroztegui la Superintendencia para la introducción de la Matrícula en Gipuzkoa, afirmaba que el principal objetivo de la Matrícula era evitar que los marineros acudiesen a navegar al extranjero¹⁹³.

De todas maneras, a medida que pasaban los años y los holandeses, adiestrados ya en las técnicas de caza de ballenas, no precisaban del servicio de los arponeros vascos, el problema de su emigración remitió. No así las disputas que, en torno a la disponibilidad de los marineros, enfrentaban a los interesados en distintas actividades marítimas. A partir de la intervención francesa en la Guerra de los Treinta Años, iniciada en 1635, se produjo una intensificación del conflicto. Los combates librados en suelo vasco, los embargos de barcos para la Armada y las masivas levas, que privaban a los barcos civiles de la marinería necesaria, repercutieron muy negativamente en la continuidad de las pesquerías transoceánicas. Hay que advertir que la escasez de marinería no se produjo en todos los sitios

191 “Este día la villa de San Sebastian propusso y dixo que a su notiçia a benido que algunos marineros abenediços que asisten en los lugares maritimos de esta provincia an ydo a servir los años passados a olandesses rebeldes de su magestad, en grande desautoridad y nota de la fidelidad y nobleça de la dicha provinçia, que con ynvidia de su grandeza la calunian sus emulos. Y luego y atualmente algunos de los dichos marineros estan con los dichos olandeses enseñandoles la pesca de ballenas y otros exerçiçios de mar, de que resulta deservicio a su magestad y a esta provincia quiebra de reputaçion. Para remedio de lo qual pedia y suplicava a la dicha provinçia fuesse servida de hazer // (fol. 5 v.) particular aberiguacion de las perssonas que en esto ubieren delinquido para que los culpados sean castigados con exemplar castigo y su magestad y el mundo conozca que no favoreze a perssonas que van contra su real serviçio. Su señoria oyda la dicha proposicion decretó y mandó que se suplique al señor corregidor se sirva de hazer pesquiça y aberiguacion de los delinquentes en esta materia y castigarlos con la justifiçacion que de su merced se espera y se mande por esta provincia a todos los lugares y alcaldes de ella tengan particular cuidado de hazer lo mismo y se pregone en los dichos lugares todos los años que so graves penas nadie salga a servir a ningun estrangero ni este fuera de la corona real de España” (A.G.G.-G.A.O., R.20).

192 A.G.G.-G.A.O., R.20.

193 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17).

por igual. En anteriores ocasiones se ha mencionado que la abundancia de mano de obra desempleada a raíz de la interrupción de las principales actividades provocada por la guerra, impulsó a los principales armadores balleneros de Zarautz a promover la redacción de unas ordenanzas municipales en 1637 que promovían la proletarización de la marinería local, evitando que se dedicaran por su propia cuenta a la captura de ballenas en aguas de la localidad¹⁹⁴. Con todo, tal como anteriormente se hacía hincapié, los principales inversores pesqueros guipuzcoanos debieron recurrir en 1636 a obtener el permiso para tripular sus barcos con marineros labortanos. Pero los terribles efectos de la guerra, junto con el fracaso de la política naval de la Corona, condujeron a que en 1639 obtuvieran la exención del servicio en la Armada para los marineros enrolados en los pesqueros¹⁹⁵. En suma, la legislación proteccionista, generada en estas fechas con objeto de fomentar las pesquerías transoceánicas, en cierto modo amparaba también los intereses de la marinería.

Esta exención satisfacía plenamente los deseos de los marineros guipuzcoanos que mediante su alistamiento en las tripulaciones de los pesqueros conseguían eludir el servicio en la Armada para dedicarse a otras actividades civiles mucho más lucrativas. Efectivamente, antes se hacía mención a que merced a ésta y otras exenciones se reinició, a partir de estas fechas, el despegue de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas, desprovistas del peligro de que se malograrán las inversiones por un inoportuno embargo de los barcos o alistamiento de los marineros para la Armada. Pero de ninguna manera se puede considerar que la inestimable marinería guipuzcoana quedase sometida al albedrío de los dueños y armadores de los pesqueros. La demanda de marineros existentes era demasiado grande como para que los marineros se sometieran a los intereses de los inversores pesqueros. Además de la fuerte demanda de marineros de los pesqueros labortanos, el siglo XVII fue la edad de oro del corso que precisaba de gran cantidad de marineros.

La conciencia de los marineros de ser indispensables para el desarrollo de las distintas actividades marítimas se tradujo en la mejora de sus condiciones laborales y económicas, pero al mismo tiempo en el aumento de los choques con otros grupos participantes en la economía marítima. Por ejemplo, las autoridades de Hondarribia, en un memorial remitido en 1657 a la Provincia exponiendo diversas razones contra la continuidad del Tratado de Conversa con los labortanos, se hacían eco de que los balleneros labortanos desarrollaban su actividad merced a la concurrencia de los marineros guipuzcoanos¹⁹⁶. Efectivamente, en 1672 el Veedor de Armadas Agustín Rodríguez Márquez comunicaba a la Provincia que gran cantidad de marineros se embarcaban en balleneros labortanos atraídos por los aumentos salariales, en sus palabras, “...*motivado de haver aumentado navios y maior porcion de la que solian dar a la gente para llevarla...*”¹⁹⁷. Dicha conciencia se correspondía perfectamente al

194 A.H.P.G., 2/3072. / ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 18-21.

195 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 68. / AGG GAO, JD IM, 2/12/31 (P5D17). Véase el documento nº10 del Apéndice Documental.

196 A.M.F., A, 8, 3, 6. Véase el documento nº16 del Apéndice Documental.

197 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54.

sistema de organización protegido de las actividades marítimas, que se estableció durante el siglo XVII. Los marineros, como elemento insustituible para el buen desarrollo de las compañías marítimas, ocupaban un puesto de preeminencia entre los recursos económicos - humanos y materiales- protegidos por dicho sistema, frente, especialmente, a los intereses de la Corona y su Armada.

Pero de beneficiarse de las ventajas que dicho sistema otorgaba y de aprovechar la coyuntura de gran demanda de marinería para obtener mejoras salariales y de las condiciones laborales, se pasó pronto a comportamientos abusivos. Otero Lana en su estudio sobre el curso menciona el carácter indisciplinado de las tripulaciones corsarias vascas¹⁹⁸. En este sentido, en un memorial remitido al rey por los inversores en las pesquerías transoceánicas de Gipuzkoa en 1643, solicitando diversas medidas legales para potenciar definitivamente la actividad, entre otras, demandaban que se concediese a los oficiales de los pesqueros la facultad de imponer castigos, especialmente pecuniarios, a los marineros que no cumpliesen con sus obligaciones. Argumentaban que los marineros de Gipuzkoa, al ser indisciplinados y poco sujetos a la autoridad de sus oficiales, no cumplían debidamente con sus obligaciones y cometidos¹⁹⁹.

Por supuesto, se trata de acusaciones interesadas, ya que lo que los inversores pesqueros pretendían era maximizar sus inversiones, explotando si fuera necesario a las tripulaciones. Efectivamente, esta medida suponía una puerta abierta a la explotación, pues no especificaba en qué consistía el no cumplimiento de las obligaciones de los marineros, y, de aplicarse, los oficiales tendrían el derecho de exprimir a las tripulaciones, reprimiendo cualquier comportamiento no deseado, como podrían ser los horarios de descanso, valiéndose de la amenaza de los castigos. Pero las acusaciones de los inversores pesqueros, a pesar de todo, partían también del hecho real del carácter poco sumiso de los marineros guipuzcoanos, todos ellos poseedores de un arraigado espíritu de hidalguía²⁰⁰ y muy conscientes de su alta cualificación y en consecuencia de su gran valía para las compañías pesqueras²⁰¹.

198 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., p. 54.

199 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

200 Véase al respecto: RILOVA JERICÓ, C.: *El Honor de los Vascos. El duelo en el País Vasco, fueros, nobleza universal, honor y muerte. Estudio sobre el sistema político vigente en algunos territorios vascos y navarros durante el Antiguo Régimen (siglos XVI y XVII)*. San Sebastián: Editorial Hamazazpigarren Zalduna, 1999. El autor, partiendo del estudio de los duelos, llega a la conclusión de que la Hidalguía Universal no era un simple instrumento retórico en manos de los políticos de la época, sino un sentimiento verdaderamente interiorizado por todos los habitantes de Gipuzkoa durante la Edad Moderna.

201 Conciencia que condujo progresivamente a la obtención de mejores condiciones laborales y salariales, amén de toda suerte de privilegios, a medida que se incrementaban las dificultades de las compañías pesqueras, sobre todo labortanas, para la disponibilidad de la cualificada mano de obra marinera. A pesar de su dependencia, esta situación creó cierto malestar entre los inversores pesqueros labortanos que en 1732 se quejaban de que los arponeros guipuzcoanos alcanzaban elevados puestos de mando en los barcos balleneros por el mero hecho de sus dotes y talento en la captura de ballenas, sin que contaran de formación alguna en náutica: "...Il faut etre naturellement adroit, brave, et Vigoureux pour etre arpeneur, et Joindre a tous ces auantages vne Longue experiance parce que Le Succes de Cette paiche dependant Principalement de leur Capacité, Les armateurs font vne tres grande attention au choix des arponeurs, et comme Ceux quy acquierent Le plus de reputation sont Extremement Recherchés ils s'en prevalent pour ce faire reconnoitre des Gages, et des Gratifications considerables, on observera que les Capitaines des navires sont

Además tampoco faltaron manipulaciones que explotaban este espíritu inconformista de los marineros o su posible descontento laboral o salarial, emprendidas por intereses ajenos a la actividad pesquera con el propósito de lesionar a los interesados en su potenciación a toda costa. Así sucedió en 1685 en el conflicto suscitado a raíz del intento de reducción de la medida de los barriles de grasa de ballena, pretendido por Juan Beltrán de Irizar y Martín de Lanz, prior y cónsul del Consulado de San Sebastián, en beneficio de los interesados en el fortalecimiento de la actividad ballenera. Su oponente don Santiago de Arribillaga, también cónsul de dicha institución, en representación de los intereses mercantiles que resultarían lesionados de aplicarse semejante medida, recurrió a la manipulación, pues pretendió valerse en beneficio propio de las demandas de los marineros embarcados en los balleneros. Efectivamente, argumentaba que la reducción de la medida de los barriles de grasa, además de perjudicar a los comerciantes interesados en la negociación de la grasa de ballena, suponía un fraude para las tripulaciones de los balleneros que, en general, percibían sus soldadas en barriles de grasa²⁰².

En la documentación consultada no faltan ejemplos ilustrativos del carácter y comportamiento poco conformista y en ocasiones prepotente de los marineros guipuzcoanos que trabajaban en los pesqueros. En 1713 durante el viaje de regreso del *San Joseph y las Animas* de la pesquería de bacalao desde “Frislan” -Friesland o Frisia, región extendida entre el norte de Holanda Septentrional y el Schleswig danés-, la tripulación pretendió que al igual que del bacalao le correspondía su parte de las capturas de otras especies como las papardas y ventanas. Exigían además, que se les debían repartir los aparejos utilizados en la pesca así como la sal sobrante de la salazón del bacalao. El barco hizo escala en Burdeos, donde desembarcó su capitán, procediendo a enviarlo a Gipuzkoa con el resto de la tripulación. Su propietario, Juan Benito de la Fuente²⁰³, vecino de Hondarribia, acusaba a la tripulación de haber varado voluntariamente el barco para proceder después a su saqueo. En el pleito suscitado ante el alcalde de Hondarribia, los marineros aportaron pruebas de que, salvo en el caso de la sal, en los demás bacaladeros guipuzcoanos y labortanos se acostumbraba a repartir a la tripulación las otras especies secundarias capturadas así como los aparejos usados. El alcalde sentenció a favor de los marineros, de manera que el propietario del barco apeló ante el tribunal del Corregimiento²⁰⁴. No se aclaró si el embarrancamiento se debió al proceder de

aussy arponeurs, et ont leur challoupe comme Les autres, eta La plus part sont preferez et choisis pour Capitaines Vniquement pour Leur talent Distingués a arponer, et a Tuer Les Baleines, quoy quils soient tout a fait Ignorans dans L’art du Pillotage...” (ARCOCHA-SCARCIA, A.: “Une image inédite...,op. cit., pp. 101-102, 105).

202 Afirmaba que los armadores balleneros pretendían, “...minorando las dichas basijas fuesse maior y mas subido su interes y ganazia defraudando a los pobres marineros y que asisten en dichos en dichos (sic) nabios a quienes se perjudica por pagarseles segun dicha costumbre su sueldo y trabajo de cada viage en zierito numero de barricas que se les dan...” (A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13).

203 Activo inversor corsario de Hondarribia, era propietario de la mitad del *San Joseph*, de 60 toneladas de arqueo y construcción holandesa, en sociedad con Martín Durruti, vecino de Hendaya, a quien adquirió la otra mitad en 1710 (A.H.P.G., 3/655).

204 A.M.F., E, 7, I, 30, 12.

los marineros o no, pero este pleito es una buena muestra de que los marineros guipuzcoanos no estaban dispuestos a someterse sin más al dictado de sus oficiales y los propietarios y armadores de los barcos.

Además de las condiciones económicas, también las laborales fueron motivo para las actitudes inconformistas de los marineros. Así, en 1728 doña Juana de San Martín, vecina de San Juan de Luz, propietaria del ballenero *San León* encargó a Nicolás de Echebeste, escribano del número de San Sebastián, la contratación de un carpintero mayor con sus ayudantes para la campaña que estaba próxima a empezar. Echebeste se concertó con Cosme de Gorriaran, carpintero mayor, vecino de Zarautz, para que se enrolara en dicha expedición, junto con sus carpinteros ayudantes Nicolás de Lanchove, José de Berazadi y Francisco de Narvasta, todos vecinos de Zarautz. Éstos comunicaron a Cosme de Gorriaran que aceptaban el empleo en el mencionado barco, “...con calidad y condicion de que siendo el dicho bueno, o si era pingue o fragata hiziese saver...”. Enterados de que no se trataba de un navío, sino de un pingue, decidieron embarcarse en otros barcos. Ante ello, Cosme de Gorriaran también se enroló en otro barco. El escribano Echebeste les demandó ante el tribunal del Corregimiento, acusándoles de haber roto el acuerdo, pues, según argumentaba, los marineros que hubiesen firmado un contrato no podían navegar en otras naves, ni ningún otro capitán podía enrolarlos²⁰⁵.

Pero también hay casos en que los oficiales, propietarios y armadores de los pesqueros mostraban muy poca consideración por la suerte y el porvenir de los hombres de sus tripulaciones. En las Juntas Generales de 1575, congregadas en Zumaia, Francisco Bouquer, uno de los principales inversores navales de la villa, propuso que las justicias locales revisasen los barcos que pretendían navegar a Terranova, pues a menudo, para minimizar gastos solían acudir sin completar los víveres necesarios, lo cual había sido el origen de más de un desastre²⁰⁶. Las Juntas acordaron que se procediese según lo expresado en la petición. En 1711 volviendo de su campaña ballenera, el navío *San Francisco*, propiedad de Francisco de Larralde, vecino de Ziburu, fue apresado por una fragata de Flesinga y conducido a dicha ciudad de Zelanda. El capitán rescató el buque dejando a Francisco de Matheo y Miguel de Amiax, marineros de Pasai San Pedro, en calidad de rehenes hasta el importe de los 3.000 pesos escudos exigidos por los flesingueses por el rescate. Pero tras regresar el barco, fue vendido por su propietario y los rehenes fueron abandonados a su suerte. Tras tres años de prisión Francisco de Matheo logró enviar una carta a su madre rogando que hiciera las gestiones oportunas para conseguir su libertad. Los familiares de los dos prisioneros demandaron en 1714 ante el Corregimiento al propietario y oficiales del *San Francisco*, pero éstos no se decidieron al importe del rescate hasta que fueron obligados por un auto del

205 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 2223.

206 “Que las naos que a Tierranoba van d’esta Provincia, así a grasas como a pesca, la justicia de los puertos donde obieren de salir para los dichos viajes los visite tomando juramento a los oficiales de las dichas naos si lleban los bastimentos y cosas necesarias para yda y buelta, porque se a visto que los armadores que fornecen meter en barricas astillas y minbres y otras cosas donde abían de llebar pan y bastimentos y por esta causa morirse los hombre y perderse las naos y aziendas. Y que se tase lo que cada año, conforme a su porte, lo que ha de llebar. Y esto se les aga cumplir a los maestros, capitanes y oficiales lo que a cada uno toca...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 16/26 Abril 1575).

Corregidor. Por fin, se pagó el rescate y los dos rehenes fueron liberados en enero de 1715, tras casi cuatro años de prisión. Pero la demanda continuó pues los dos marineros reclamaron a su regreso el importe de las soldadas correspondientes a los años que permanecieron en Flesinga, tal como ordenó también el Corregidor por medio de otro auto²⁰⁷.

Los distintos gremios que intervenían bajo la amplia denominación de marinería, en la ejecución de diversos cometidos en las pesquerías, partiendo de los privilegios y exenciones favorables a la marinería en general, que conformaban el sistema de organización, en este caso, de la actividad pesquera, trataron, en algunas ocasiones, de ampliarlas, tanto estableciendo acuerdos con los dueños y armadores de los pesqueros como procurando incluso que les confirieran un tratamiento preferencial. Así, el gremio de los toneleros de San Sebastián alcanzó en 1681 un acuerdo con los dueños y armadores de los pesqueros, de manera que establecieron una reglamentación de las soldadas que se les debían retribuir por su trabajo. Las razones del acuerdo, según se expresaba en el articulado, eran evitar los conflictos que podían derivar de la no existencia de una reglamentación y adecuar los salarios, establecidos en moneda de vellón, a la devaluación que había experimentado la moneda de plata, especie en que percibían sus salarios²⁰⁸.

En 1697 Miguel de Vicuña y Pedro Velasco, diputados de la Cofradía de los Señores San Cosme y San Damián, que agrupaba al gremio de los médicos y barberos de San Sebastián, demandaban ante el alcalde de la ciudad a los dueños y armadores de los pesqueros. Solicitaban que a los médicos guipuzcoanos se les reconociera la preferencia de embarcarse en los pesqueros, pues en contra de lo estipulado por las leyes del reino y por las ordenanzas de su Cofradía, en muchas ocasiones los demandados enrolaban a médicos y barberos franceses, que además acudían con medicinas “extrañas”. Iniciadas las acciones, el alcalde comprobó que en siete de los nueve balleneros, que a la sazón había en Gipuzkoa, habían contratado médicos franceses. Los dueños y armadores de los balleneros alegaron que se hallaban dispuestos a enrolar médicos naturales, siempre que fueran de las “calidades” de los franceses, pero que de todas maneras se les dejase por ese año navegar con los que disponían, pues los contratos ya habían sido firmados y estaban prestos a zarpar. Un auto del alcalde les

207 A.G.G.-G.A.O., COLCI 1679.

208 “La forma que ha tomado con mandato de los señores del gobierno entre los armadores de los navios, que aprestan para Terranova y para el flote, (y) entre los maestros toneleros de esta ciudad para evitar discordias y confusion y para poner regla fixa de lo que se les ha de pagar a los dichos maestros toneleros por el trabajo que han de tener en el beneficio de la barriqueria y lo aderente a ella es como se sigue:

Primeramente por la entrada en las lonjas de cada barrica llena de grasa, a un quartillo de vellon.

Por cada barrica de grasa que sacaren de las lonjas y darles falsetes para reconocerlas y deestaparlas y renchirlas, a medio real de vellon.

Por cada barrica que vaciaren y entraren en las tinaxas la grasa de ellas, a medio real de vellon. Por cada barrica de grasa que llevaren de las tinaxas, a real de vellon.

Por cada barrica de grasa llena que rebatieren, a cinco quartillos de vellon.

Por cada barrica de grasa vacia que rebatieren, a un real de vellon.

Por cada arco nuevo con sus mimbres que pusieren en las barricas, a seis maravedis de vellon.

Hesto se ajusto de esta manera por la vaja de la moneda en presencia de los señores alcaldes don Antonio de Urtarte y don Juan Antonio de Lizaur e el ayuntamiento de esta ciudad, en 17 de enero de 1681” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 90).

autorizó a ello, pero los médicos apelaron al tribunal del Corregimiento. El Corregidor también emitió un auto favorable a los dueños y armadores de los balleneros, quienes, además, obtuvieron en 1698 una Real Provisión que amparaba su libertad de contratación de cualquier médico y barbero, independientemente de su naturaleza. Concluyó pues el pleito en contra de los intereses de los miembros de la Cofradía de San Cosme y San Damián, aunque, el Protomedicato inició otro proceso en el Consejo de Castilla, cuyo desenlace se desconoce²⁰⁹.

En lo que a la Armada se refiere, se constata que, merced a la exención obtenida en 1639, los marineros enrolados en los pesqueros continuaron eludiendo las levas de marinería durante todo el siglo XVII. Otros también conseguían evitar el cumplimiento de sus deberes con la Armada embarcándose en pesqueros labortanos. Así en 1672, necesitándose 250 marineros para la escuadra que debía zarpar de Pasaia para sumarse a la Armada, tan sólo consiguieron alistar 13 hombres, pues, aparte de los enrolados en los pesqueros guipuzcoanos, exentos del servicio, otros 300 marineros procedentes de Gipuzkoa y Bizkaia pretendían acudir a Lapurdi a embarcarse en sus balleneros²¹⁰. Merced a los Tratados de Conversa firmados entre las provincias de Gipuzkoa y Lapurdi, los marineros de ambos territorios podían libremente embarcarse en los pesqueros pertenecientes a ambos lados del Bidasoa. Es decir, una vez más se comprueba que el sistema de organización de las actividades marítimas del siglo XVII, del cual los Tratados de Conversa constituían uno de sus principales pilares, permitía el desarrollo de los modos de vida de los marineros, protegidos de las exigencias de la Armada.

Pero esta situación, a finales del siglo, comenzó a mostrar síntomas de cambio. En el anterior apartado se mencionaba que, en las décadas finales del siglo XVII, un importante sector de los comerciantes e inversores navales y las autoridades provinciales, ya no estaban dispuestos a fomentar a toda costa las pesquerías transoceánicas, y que mostraban incluso una actitud favorable, si fuera necesario, a adoptar medidas contrarias a su desarrollo con el propósito de potenciar otras actividades afines a sus intereses. En ese contexto, iniciada a partir de 1688 la Guerra de la Liga de Augsburgo y, quizás, con el propósito de presionar a los labortanos en las conversaciones que para la firma de la Conversa se estaban manteniendo, las Juntas Generales reunidas en Ordizia en 1690 emitieron un decreto prohibiendo el embarque de los marineros guipuzcoanos en los pesqueros labortanos, bajo pena de destierro perpetuo de Gipuzkoa y de multa de 100 ducados a los alcaldes que lo permitieran. La Provincia comunicó el decreto a los alcaldes de todos los municipios del litoral, ordenando que enviaran en plazo de ocho días testimonios de haber cumplido su contenido. Se les exigía, además, el envío de listas con los nombres de aquellos marineros que hubiesen acudido a Lapurdi, contraviniendo las prohibiciones²¹¹. Puede que se tratara de

209 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2453. Véase el documento nº21 del Apéndice Documental.

210 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54.

211 “Haviendo servido SM de prohivirme por aora la concordia o conversa que en otras ocasiones de guerra se me ha permitido ajustar con la Provincia de Labort en Francia, es mui contingente que los marineros que viven y moran en mi territorio procuren acomodarse en los navios que se aprestan en Francia para la pesqueria de Terranova por no poder tener todos ellos la conveniencia de embarcarse en los pocos que se han de aprestar en los puertos de esta provincia, y por que en el tiempo presente de guerra declarada con aquella corona seria muy mal sonante que los que

una simple maniobra de presión dirigida a los labortanos, pero este decreto y la actitud mostrada en él por las autoridades de la Provincia, constituyeron un precedente de lo que pocos decenios más tarde acontecería en torno a las prohibiciones reales de embarcarse en los pesqueros labortanos, que se analizarán más adelante, y que desembocarían en la ruptura del anterior sistema de organización de las actividades marítimas y la crisis definitiva de las pesquerías transoceánicas.

4.2.3. Conflictos derivados de las exigencias de la Armada

A partir de la segunda mitad del siglo XVI la política imperialista y las consiguientes guerras emprendidas por la Corona en Europa contribuyeron al progresivo incremento del intervencionismo de la Armada en la economía marítima, especialmente guipuzcoana. En lo que a las pesquerías se refiere, esta política se materializó en la creciente aplicación de embargos de barcos aprestados para sus campañas y de levas de los marineros que componían sus tripulaciones. Las demandas de la Armada se cebaban especialmente en las pesquerías transoceánicas, debido a que por la propia naturaleza de la actividad se valía de los barcos más grandes y de construcción más fuerte, así como de las tripulaciones más expertas y aguerridas, además de numerosas. Precisamente, los barcos de mayores dimensiones y fortaleza y los marineros más curtidos en el mar eran los que más precisaba la Armada. Antes se mencionaba que los interesados en las pesquerías, con el apoyo de las autoridades de la Provincia, conformaron un sistema de organización proteccionista de la actividad, con el propósito, también de protegerse de la incesante demanda de recursos humanos y materiales de la Armada. Por supuesto, su proceso de formación no estuvo exento de conflictos entre intereses contrapuestos al respecto, que serán analizados a continuación.

Pero el precedente ya se había producido en los años finales del reinado de Carlos I. Tras la implicación de Francia en 1552 en la guerra que enfrentaba al emperador con los príncipes

viven y moran en mi territorio se divertiesen de el para yr a navegar en los navios de franceses, he resuelto que ninguno que se ocupare o se ubiere // (fol. 195 r.) ocupado, o quisiere emplearse en el exercicio de marinero en todas las costas maritimas de esta provincia para embarcarse, ni se embarque en navio alguno de aquel reyno, pena de que sera desterrado para siempre de todo mi territorio, y demas se procedera contra los tales con todo el rigor que se pudiere acomodar a semexante, y que si algunos hubieren convenido con los franceses para navegar en sus vageles, de que es preciso se tenga noticia en cada uno de los lugares maritimos, se le detenga la persona para que no pase al executar su concierto, y si tambien hubieren pasado a las partes de Francia antes que llegue este despacho a manos de VM, los haga llamar, intimandoles que si no executaren la orden, seran havidos por yncursos en las penas de destierro perpetuo de esta provincia, y merezedero del castigo que correspondiere a su culpa y que esta orden se execute inviolable, y sin perder instante de tiempo por VM y por las demas señores alcaldes ordinarios de toda la costa, haciendola pregonar de manera que llegue a noticia de todos, y no puedan pretender ignorancia de su contenido, y haciendola detener y asegurar las personas de todos los que se supiere que estan convenidos con franceses para // (fol. 195 v.) navegar en sus embarcaciones y llamando a los que se hubieren ausentado con este mismo animo y fin, con la intimacion de las penas referidas, y los señores alcaldes que fuezen omisos en todas estas diligencias y en cada una de ellas en sus jurisdicciones, caigan en pena de cien ducados aplicados para gastos de esta provincia. Hame parecido preciso noticiar a VM de este nuevo acuerdo para que lo cumpla y execute, y de haverlo hecho asi se embie testimonio a mi diputazion dentro de ocho dias con la relacion de los que se hubieren ausentado y pasado a Francia, y de todos los demas que quisieren contravenir a tan justa disposicion, como espero de las grandes atenciones de VM y del celo con que me prometto atendera al maior servicio del Rey, y al credito y conveniencia de su Patria. Que Dios (guarde) a VM muchos años. De mi Junta General de la noble y leal villa de Villa Franca, abril 17 de 1690. Por la MN y ML Provincia de Guipuzcoa. Don Leon de Aguirre” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 93).

protestantes de Alemania, al año siguiente el rey ordenó el embargo general de todos los barcos, prohibiendo que navegaran a Terranova o que zarparan siquiera a corsear. Estas órdenes “...por ser perjudiciales a la dicha provincia e a los yjosdalgo d’ella e a su libertad y lo que por ellas se mandaba hera nobedad que asta agora nunca se abía yntentado...”, condujeron a que la Provincia se reuniera en Junta Particular, celebrada en Basarte en 1553. Tras las deliberaciones decidieron que al Agente en Corte emprendiera las gestiones oportunas para conseguir que el rey abandonara este empeño tan perjudicial a los intereses de los guipuzcoanos²¹². Las gestiones fueron exitosas, pues el Agente en Corte remitió a las Juntas Generales de Getaria de 1553 una Real Cédula autorizando a los vecinos de Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas navegar a Terranova²¹³.

Durante el reinado de Felipe II se incrementaron sobremanera tanto las exigencias de la Armada como las gestiones de la Provincia para tratar de menguar dicha presión. Es más, las autoridades encargadas de la aplicación de la política de fortalecimiento de la Armada, caso de Cristóbal de Barros, tal como en el siguiente capítulo se insistirá, mostraban una actitud contraria al desarrollo de las pesquerías de Terranova, ya que en caso de necesidad para la Armada era imposible recurrir al embargo de los pesqueros empleados en aquellas lejanas aguas. Así cuando en 1562 los inversores pesqueros guipuzcoanos propusieron a Cristóbal de Barros que se solicitase al rey la prohibición de las importaciones de los productos pesqueros extranjeros como medio para el fortalecimiento de la flota guipuzcoana, desoyó la petición declarando que el desarrollo de las pesquerías transoceánicas no convenía a los intereses del rey, precisamente por la causas mencionadas²¹⁴. Durante la década de los 80, los enfrentamientos bélicos adquirieron un marcado cariz naval. A la guerra que venía desarrollándose en los Países Bajos entre España y los “rebeldes” holandeses, se le sumaron el enfrentamiento con Inglaterra y la incorporación de Portugal a la Corona austriaca, acontecimientos que implicaron importantes acciones navales, entre las que destacan la conquista española de las Islas Azores en 1582-1583, o la Armada Invencible contra Inglaterra en 1588 (cuadro nº19 del Apéndice Estadístico).

En las Juntas Generales de Zarautz de 1582, se nombró una comisión para elaborar un memorial dirigido a García de Arce, Capitán General de Gipuzkoa, expresando los inconvenientes derivados de la política naval de la Corona. Se quejaban especialmente del embargo general de barcos, que había interrumpido toda la navegación de la provincia. Solicitaban que se permitiera al menos la navegación de las naos que se hallaban cargadas con destino a Francia y las expediciones armadas a la caza de ballenas en Galicia, que por su cercanía podrían volver las embarcaciones y marinería con rapidez²¹⁵. La conflictividad y las resistencias en torno a las exigencias de la Armada se plasman en la documentación

212 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Basarte 3 Junio 1553.

213 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1553.

214 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 14650.

215 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zarauz 14/24 Noviembre 1582.

coincidiendo siempre con los embargos y levadas cometidos para el apresto de determinadas escuadras, tal como se ha observado en el año 1582. En 1587, volvieron a producirse coincidiendo con los preparativos de la gran armada que al año siguiente zarparía a la conquista de Inglaterra. En febrero de este año el Corregidor ordenó el embargo general de las embarcaciones existentes en Gipuzkoa. De las 12 naos que se hallaban aprestándose en Pasaia fueron embargadas diez. En las Juntas Generales reunidas en abril en San Sebastián se creó una comisión para que solicitara al Capitán General, García de Arce, el permiso de navegar para las naves que por su pequeño porte no fueran útiles para la Armada, tripuladas con marineros extranjeros, a excepción de los oficiales, que serían vecinos de Gipuzkoa²¹⁶.

García de Arce no quiso avenirse a las demandas de la Provincia, informando a sus comisionados que se limitaría a cumplir las órdenes del rey sin tener en cuenta ninguna otra consideración. La Junta entonces trasladó sus gestiones a la Corte. En pocos días éstas dieron su fruto pues por una Real Cédula emitida el día 20 de abril y con el propósito de que restase alguna marinería para tripular los barcos que debían acudir a Terranova, autorizaba que sus tripulaciones se compusieran hasta un 30% de marineros experimentados y el resto de “visoños” o novatos. Una de las razones esgrimidas por la Provincia para la obtención de esta Real Cédula fue que de no acudir a Terranova serían sustituidos en aquellas aguas por los ingleses y los protestantes franceses²¹⁷.

Pero la solución al problema no era tan sencilla pues las autoridades militares y oficiales reales también se valían de diversos subterfugios y de maniobras legales para conseguir cuantas embarcaciones y marinería experta precisaran para la Armada. En consecuencia, en estas mismas Juntas Generales de San Sebastián, el procurador de Getaria propuso que la Provincia destinase en la Corte, de manera permanente, un comisionado que tratara de satisfacer los inconvenientes que resultaban de la aplicación de la política naval belicista de la Corona. Entre otras, consideraba que debía tratar de obtener permiso para que en tiempo de paz permaneciesen en la provincia 500 marineros y en época de guerra el mayor número posible para poder continuar con las empresas marítimas, como la de Terranova²¹⁸. A fines de abril, y merced a las gestiones que continuaban en la Corte, otra Real Cédula mandaba que para conseguir los marineros necesarios en los pesqueros no embargados, se incluyeran en las tripulaciones de los barcos destinados para la Armada, hombres provenientes de Bizkaia y de tierra adentro de la provincia²¹⁹. No debió gustar demasiado a las grandes villas del interior de

216 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11/21 Abril 1587.

217 “...Visto que dezis que para que aya la gente de mar neçesaria para tripolar las naos de la armada que agora he mandado aprestar en esta tierra // (fol. 1º v.) y para que quede tambien en ella alguna para la navegacion de Terranova que es la grangeria de ella seria bien, por la falta que ay de marineros, [que] en la nao que hubiese de llebar çiento se contentase con treynta platicos y los demas visonos, pues en pocos días se azen tambien estos platicos, ha mandado escrivir a Garçia de Arze que trate con vos sobre ello para que se de la horden que mas convenga de manera que no aziendo falta a lo que las dichas naos hubiere menester se os de toda satisfazion como es justo que se aga...

Esta bien lo que dezis açerca de la fama que los yngleses y los de la Rochela heran de yr a Terranova y que entendeys debe ser esto con fin de azer prebinir y acudir a lo de alla y dar despues salto en parte donde saquen mas ganança y tengoos en servicio el adbertimiento que de esto me azeis...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/5 (P5D16)).

218 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11/21 Abril 1587.

219 “... y considerando tambien las rrazones que ay de que queden algunos para navegar los navios que sobran

la provincia la orden de movilizar a sus vecinos para la Armada, pues no procedieron a su cumplimiento. A mediados de marzo otra Real Cédula comisionaba al Doctor Mandojana que procediese a alistar marineros en el interior, en caso de que persistiera su actitud de no hacerlo de forma voluntaria. La Diputación, congregada en Tolosa, en consecuencia, convocó una Junta Particular que tratara sobre la cuestión²²⁰.

Congregada ésta en Bidania, procedieron las villas, tanto las marítimas como las interiores, a exponer los marineros que en cada una habían alistado. Pero Bergara presentó un acuerdo de su ayuntamiento exponiendo que para mejor servir al rey se debían alistar los marineros más expertos y que los pesqueros destinados a Terranova se tripulasen con marineros labortanos y vizcainos tal como siempre habían usado. Tras varias disputas entre las villas de la costa y las del interior prevaleció la opinión de Tolosa de solicitar al Capitán General la noticia del número de marineros que se habían alistado en Bizkaia y Cuatro Villas, para proceder a continuación a alistar en el interior de Gipuzkoa los restantes que se precisaran. Las villas costeras se opusieron a esta propuesta, conscientes de que, dilatándose el alistamiento en el interior, recaería sobre ellos todo el peso de la leva. Efectivamente, el Corregidor acusó a Tolosa y a sus adheridos de tratar de retrasar el cumplimiento de las órdenes del rey, con el propósito de eximirse de sus contenidos, pues conocían perfectamente la urgencia de la necesidad de marineros para la Armada que debía zarpar de forma inminente²²¹.

Con el fracaso de la Armada Invencible, no concluyó la presión sobre la disposición de barcos y marineros. La guerra continuó adelante, así como la política belicista de la Corona, de manera que los problemas que ello ocasionaba a las pesquerías guipuzcoanas también perduraron. La presión gubernamental estaba dificultando gravemente la continuidad de las pesquerías de Terranova. A principios de 1589 el Capitán General, de orden del rey, volvió a embargar todas las naves existentes en la provincia, prohibiendo que zarparan a sus destinos. Mediante las gestiones de la Diputación se autorizó la partida de una nao a Terranova con tan sólo 30 hombres y con el único propósito de socorrer a otra nao que había quedado atrapada por los hielos²²². Fuese verdadera o no la excusa del socorro, el viaje fue infructuoso, pues, una vez zarpado, tuvo que volver a puerto debido a las malas condiciones del mar, momento

despues de aver tomado los que tengo hordenado para el armada, porque no çese ni deje de aver trato y comercio de las pesquerias por el daño que de ello rredundaria a esa provincia scrivo a Garçia de Arze que procure escusar toda la gente que pudiere y que para que ello se pueda mejor azer dé horden que en el senorio de Vizcaya se llebanten la que se pudiere para mesclarla con la de esa tierra procurando ansi mismo que se aga en ella algun numero en los lugares de la tierra adentro como lo apuntais para ayudar a la platica, de manera que aya bastante numero de gente ansi para tripolar las naos que se aprestan como para las que quedaren...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/5 (P5D16)).

220 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 13/23 Mayo 1587. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/5 (P5D16)).

221 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Vidania 24 Mayo 1587.

222 “...Ante los quales se reçivio la çedula y carta del rey nuestro señor scríta a la dicha Provincia, de data de treynta de março, en que da permiso para que se desenbargue un navío de los que están en los puertos d’esta provincia de asta dozientas toneladas para que pueda yr a Tierranoba con treynta hombres de mar a socorrer el que a quedado elado en la dicha Tierranoba por causa del reço ynbierno que le a sobrebenido, antes que la jente perezca de ambre...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11 Febrero/20 Marzo 1589).

en el que fue también embargado. En las Juntas Generales de Errenteria de 1589, San Sebastián se quejaba de este proceder y de las nefastas consecuencias derivadas de los embargos. Afirmaba que a consecuencia de la disminución de las expediciones a Terranova se estaba produciendo la carestía de la grasa de ballena. En consecuencia solicitaba que la Provincia procurase la concesión por el Capitán General de licencias para armar algunas naves tripuladas siquiera con marineros labortanos o vizcainos²²³. La Junta decidió trasladar la petición al Capitán General.

En febrero de 1591, San Sebastián volvía a quejarse en la Diputación de que en contra de la Real Cédula de 1587, que autorizaba que las tripulaciones de los pesqueros se compusieran en un 30% de marineros expertos, el Corregidor había ordenado la leva de todos los marineros de tal calidad. La Diputación decidió quejarse en la Corte de esta acción contraria a la citada Real Cédula, así como de otros procedimientos más contundentes cometidos por el Corregidor como el embargo de las soldadas de los marineros que acababan de llegar de Terranova con el propósito de asegurar su concurrencia al servicio en la Armada²²⁴. Nuevas levas de marineros efectuadas en 1592²²⁵ colocaron a las pesquerías al borde de la extinción (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). Tanto es así que en las Juntas Generales reunidas en Azkoitia en noviembre de 1592, Hondarribia propuso que se solicitara al rey permiso para enrolar la marinería necesaria para tripular al menos seis o siete barcos a Terranova²²⁶. La Junta encomendó al Agente en Corte la ejecución de las gestiones necesarias al objeto de obtener el permiso. Mas el tiempo transcurría y las gestiones no obtenían resultados. En las siguientes Juntas Generales reunidas en Zumaia en mayo de 1593, se acordó insistir de nuevo al Agente en Corte para que renovara sus acciones para la consecución del permiso²²⁷. Pero de nuevo en las siguientes Juntas, congregadas en noviembre del mismo año en Hondarribia, se volvía a insistir en lo mismo²²⁸.

Para colmo de males, a principios de 1594 el Capitán General procedió a embargar los cinco

223 “...Este día la villa de San Sevastián propuso e dixo que a causa que el ano pasado por la detención que hizo Su Magestad y falta de marineros e naos, no fueron más de dos a la pesca de ballenas de Terranova e respeto d’ello en esta Provincia e Reynos de Espana se bende la grasa a heçesivo precio, y al presente ay la misma detención y se entiende que ninguna nao d’esta provincia este año yrá a la dicha pesca y subirá el preçio de la dicha grasa en extremo y por la falta d’ella verná mucho dano a esta provincia, pidió se le scriva al Capitán General d’esta provincia para que dé liçençia a algunas naos para que, llebando cada una d’ellas algunas gentes d’ella y la demás francesa o bizcayna puedan navegar la dicha carrera...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 15/25 Abril 1589).

224 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 5 Diciembre 1590 / 13 Enero 1590.

225 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/8 (P5D16).

226 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 14/24 Noviembre 1592.

227 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 2/10 Mayo 1593.

228 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 19/29 Noviembre 1593.

pesqueros que se hallaban listos para zarpar hacia Terranova, con el objeto de valerse de sus tripulaciones para una escuadra de galeones que se estaba aprestando en Pasaia con destino a las Indias. San Sebastián solicitó a la Diputación que se tomaran medidas al respecto, pues de malograrse el viaje se produciría la ruina de sus armadores. La Provincia decidió solicitar el desembargo en la Corte, en atención a que eran pocos los marineros guipuzcoanos enrolados en dichos pesqueros. Pero en vez de atender a sus demandas, en primavera de dicho año el Corregidor embargó otros dos pesqueros que se habían aprestado para Terranova, con el propósito de destinar sus tripulantes a los galeones de la mencionada escuadra que aún permanecía en Pasaia, y a todas luces sin que se hubieran concluido las labores de apresto. Sus armadores solicitaron que la Diputación iniciara acciones para conseguir el desembargo y el permiso para enrolar al menos 48 marineros expertos, que juzgaban serían suficientes para la expedición de ambas naves²²⁹.

A principios del siglo XVII, el fin de los conflictos bélicos que enfrentaba a España con Francia, Inglaterra y Holanda, permitió el relajamiento de la presión ejercida por la Armada sobre las pesquerías, aunque, como antes se insistía, éstas se vieron afectadas por otros problemas derivados de la creciente competencia extranjera o de las acciones emprendidas por la Provincia en contra de la industria escabechera que hacían peligrar la continuidad de las pesquerías de besugo. Pesquerías, como antes se citaba, en las que se empleaban y mantenían en invierno los marineros hasta que en primavera acudían a las pesquerías transoceánicas²³⁰. El reinicio de las hostilidades en Alemania en 1618 constituyó quizás el acicate que empujó a los propietarios de los barcos de Gipuzkoa a solicitar en el Consejo de Estado diversas medidas que consideraban indispensables para que tuviera continuidad la inversión en la construcción de barcos. Entre las propuestas aprobadas por el Consejo se contemplaba que en lo sucesivo no se embargaran los barcos “fingidamente”, sino que con orden expresa del rey. Es decir se trataba de evitar los embargos indiscriminados, como los dictados en años anteriores por las autoridades militares y reales, valiéndose de resquicios y maniobras legales, o embargando cantidades de barcos y tripulaciones que excedían las necesidades reales. Prácticas, que como se acaba de comprobar, fueron habituales en los últimos años del reinado de Felipe II. Se insistía, sobre todo, en no alistar más marineros que los necesarios; a tal fin se estableció la cantidad de marineros que cada barco precisaba, de manera que calculaban que eran suficientes 20 marineros por cada 100 toneladas de arqueo. Se hacía hincapié en la prohibición del embarque de marineros en barcos extranjeros. Especificaba que se reputaban por tales a todos los barcos pertenecientes a “...*extrangeros fuera de los de su lengua...*”²³¹. Teniendo en cuenta que tanto los labortanos como los guipuzcoanos, aunque súbditos de distintas coronas, pertenecían a una misma lengua, la inclusión en el texto de esta coletilla continuaba dejando las puertas abiertas a la navegación de los marineros guipuzcoanos en pesqueros labortanos. En suma, los inversores pesqueros eran conscientes de que para la perduración de la actividad era precisa la continuidad de las relaciones de reciprocidad con Lapurdi.

229 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 13 Marzo/18 Abril 1594; San Sebastián 18 Mayo/30 Julio 1594.

230 A.G.G.-G.A.O., JD DJ, 69,1. Véase el documento nº6 del Apéndice Documental.

231 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. II, doc. 78.

Con todo, anteriormente se han mencionado las nefastas consecuencias derivadas del reinicio de las hostilidades con Holanda a partir de 1621 y con Francia desde 1635. Los embargos de barcos, las masivas levas de marinería y las graves pérdidas materiales ocasionadas por el conflicto sumieron a las pesquerías en una de las crisis coyunturales más graves de su historia. Los abusivos embargos afectaron incluso a las pequeñas embarcaciones que acudían a aguas gallegas y asturianas a cazar ballenas. Por ejemplo, en 1629 el Capitán General de Galicia embargó el patache *San Nicolas*, que se hallaba en el puerto de La Coruña, fletado por Lázaro de Hoa, vecino de Orio, para el transporte de las barricas de grasa obtenidas en el puerto de Langostera. Tras ser embargado fue enviado a La Rochelle, siendo apresado en el camino por un barco francés. Su propietario, Domingo de Larrume, vecino de Aia, tuvo que iniciar diversas gestiones en Galicia, que se alargaron hasta finales de 1639, para conseguir que el Capitán General le abonara los 900 ducados en que lo había fletado a Lázaro de Hoa, así como los 2.000 reales de plata doble del valor de su patache²³².

Pero en 1639 se produjo un acontecimiento de vital importancia que, junto con otros factores antes citados como la reanudación de las buenas relaciones con los labortanos y la concesión de nuevas exenciones fiscales a los pesqueros guipuzcoanos, permitiría el despegue de las pesquerías transoceánicas de Gipuzkoa. Ese año la política de alistamientos y embargos para la Armada alcanzó su cenit para conseguir el apresto de una gran flota, dirigida por don Antonio de Oquendo, que, además de transportar tropas y metales preciosos para cubrir las soldadas de los ejércitos de Flandes, debía tratar de aniquilar las escuadras francesa y holandesa. Tras diversos avatares, la flota acabó bloqueada en el puerto de las Dunas, en Inglaterra. Alcanzado el objetivo principal de la expedición, el transporte de tropas y metales preciosos a Flandes, la flota al mando de Oquendo se enfrentó, en inferioridad de condiciones a la escuadra holandesa comandada por el almirante Maarten Tromp. Aunque la victoria correspondió a los holandeses, Tromp de ninguna manera consiguió aniquilar a la Armada española, que a pesar de sufrir graves daños alcanzó su destino²³³.

La batalla concluyó con severas pérdidas humanas y materiales: el día 31 de octubre se perdieron tres galeones de la Escuadra de Guipúzcoa, uno hundido y dos encallados, tripulados por marinería de la provincia. Fue el colofón de una batalla de larga duración, que transcurrió desde el 16 de septiembre hasta el 31 de octubre de 1639. Todo ello impulsó a la Provincia y a los inversores pesqueros a potenciar sus gestiones en la Corte, al objeto de proteger sus pesquerías de las exigencias de la Armada y de los desastres derivados. Las gestiones fueron exitosas pues el día 11 de octubre el rey concedió, mediante sendas reales cédulas, la reducción a la mitad del impuesto que los bacaladeros guipuzcoanos debían contribuir en concepto de Donativo y la exención de embargos y de levas a los barcos y sus tripulaciones aprestados para las pesquerías²³⁴. Aunque esta exención de servir en la Armada,

232 A.H.P.G., 3/1836; 3/1848.

233 PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones para el rey de España...*, op. cit., pp. 318-325.

234 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 68. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17). Véase el documento nº10 del Apéndice Documental.

citaba únicamente a los que acudían a Terranova, lo cierto es que se aplicó a todos los pesqueros, bacaladeros o balleneros, acudieran o no a Terranova. Hay que advertir que en muchas ocasiones se usaba en la documentación la voz “Terranova” de forma genérica para designar a todas las pesquerías que se desarrollaban en aguas alejadas de la península.

Rahn Phillips, siguiendo el tradicional derrotismo de la historiografía española con todo lo referente al siglo XVII, se hace eco de la gran trascendencia de la "derrota" de las Dunas sobre la hegemonía militar de España, aunque añade que en la documentación por ella consultada no se constata que la pérdida de hegemonía fuese inmediata, ni que se produjera ninguna ruptura en la administración de sus fuerzas militares²³⁵. En lo que a las pesquerías se refiere, parece que las repercusiones de esta batalla sí fueron más evidentes. La complicada situación de la flota del almirante Oquendo, bloqueada por la escuadra holandesa en las Dunas, evidenciaba el fracaso de la política naval aplicada hasta el momento. La larga duración del encuentro favoreció además a los inversores pesqueros guipuzcoanos para convencer a los sectores más pertinaces de la Corte acerca del fracaso de dicha política. Opinión que se reforzaría a raíz de las pérdidas sufridas por la Escuadra de Guipúzcoa durante la última fase de la batalla. En ese sentido, es muy significativo que la concesión de la exención de servir en la Armada a los pesqueros y tripulaciones aprestados para las pesquerías, se produjera el día 11 de octubre, es decir, en plena refriega entre ambas escuadras y veinte días antes del final de la batalla.

Mediante esta real cédula, la Corona desistía de continuar con su anterior política de embargos de pesqueros y de levas de sus tripulantes; en lo sucesivo, ya no afectarían a los barcos y marineros aprestados para las pesquerías. En suma la batalla de las Dunas sí provocó una ruptura de la anterior política de alistamientos y embargos. La exención concedida fue definitiva y se conservó a lo largo de todo el siglo XVII, permitiendo el renacer y fortalecimiento de las pesquerías transoceánicas de Gipuzkoa. No constituyó tan sólo una maniobra legal para acallar por el momento las quejas y demandas de los inversores navales, cuyos barcos y tripulaciones se hallaban embargados y bloqueados por Tromp en las Dunas, para después continuar aplicando la misma política. En un principio, los inversores pesqueros temieron que tan sólo se tratara de una mera maniobra legal; a medida que, merced a la distensión generada por la exención, animaba a más inversores a armar nuevas expediciones a las pesquerías, aumentaba su inquietud de que nuevamente se reiniciara la política de embargos, dando al traste con sus inversiones. Así, en 1642, con el propósito de asegurarse de la validez y durabilidad de la exención, procedieron a obtener del rey su confirmación, otorgada en marzo de ese año²³⁶.

235 Afirma que, “...Los efectos de la derrota sobre el dominio militar español fueron más allá de los números,...hoy sabemos que los holandeses demostraron ser los dueños del canal de la Mancha... Después de 1640, los españoles continuarían defendiendo la supervivencia de sus provincias de los Países Bajos del sur, pero ya sin posibilidad alguna de recuperar las del norte. También abastecer a sus fuerzas en el norte de Europa resultaría cada vez más difícil para España. Pero con frecuencia olvidamos que todo esto no fue aparente de inmediato. Las fuentes documentales no revelan que se produjera ninguna ruptura en su ritmo acostumbrado. Aunque reconociendo las graves pérdidas sufridas en las Dunas, la Junta de Armadas y el resto de la burocracia real siguieron resolviendo sus asuntos como de costumbre...” (PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones para el rey de España...*, op. cit., p. 325).

236 Esta Real Cédula, tras incluir la de 1639, añadía: “...Y por que por parte de los dichos armadores se me ha representado que con los accidentes que cada día se ofrecen se ban haziendo mas precisas las causas del

Del contexto de esta confirmación se infiere que el proceder de algunas autoridades reales continuaba inquietando a los inversores pesqueros, extendiéndose entre ellos el temor al reinicio de los embargos. A pesar de la confirmación de 1642, no debieron desaparecer del todo estas acciones, pues en 1643 los inversores pesqueros remitieron a la Corte un extenso memorial en el que transmitían sus quejas y temores ya que “...*todavía no dexan de inquietar los ministros que obligan a estar con cuidado, y mediante esto con pocas ganas de armar los naturales...*”. Mediante dicho memorial proponían diversas medidas para el fomento de las pesquerías, ya comentadas anteriormente, como la exención del importe del Donativo, la libre importación de efectos navales y sal de Francia, el sometimiento de la marinería a la autoridad de los oficiales, la preferencia de venta de sus productos pesqueros sobre los aportados por la extranjeros y la libertad para el empleo de marinería especializada labortana en los bacaladeros. Pero la primera de las medidas propuestas insistía en que, en cumplimiento de las exenciones concedidas y para ahuyentar los temores de los inversores, se emitiera una Real Cédula imponiendo castigos a las autoridades que actuaran en contra de las exenciones²³⁷.

Fruto de las acciones emprendidas en la Corte, en 1644 una nueva Real Cédula confirmaba las exenciones a los servicios en la Armada otorgadas en 1639²³⁸. Merced a estas exenciones y otras medidas proteccionistas se reinició la recuperación de las pesquerías transoceánicas que se patentiza en el aumento del número de pesqueros armados (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). Efectivamente, las exenciones de servir en la Armada no constituyeron un mero artificio legislativo, al contrario su aplicación fue real y no faltan los ejemplos que lo atestiguan. En 1664 el rey pretendió embargar cuatro naves en Pasaia para servir en la Armada, pero don Luis de Beroiz, uno de los propietarios afectados, respondió a la Diputación que su barco no podía servir en la Armada, argumentando que “...*estava destinado para Terranova con entero empeño de prebençon de todo lo neçessario y alistada la jente para su viaje...*”²³⁹.

Una Real Cédula de 1672 solicitaba a la Provincia el servicio de 250 marineros para la escuadra que se estaba aprestando en Pasaia. A pesar de que la fecha prevista de partida de la escuadra era el fin del mes de marzo, el día 16, Agustín Rodríguez Márquez, Veedor de Armadas, comunicaba a la Diputación que tan sólo se habían alistado trece marineros, por lo que solicitaba su colaboración para completar la leva. Atribuía esta escasez de marineros a

cumplimiento de lo contenido en la preinserta cedula suplicandome les haga merced de mandar de nuevo que se execute precisamente lo que en ella se dispone, visto en mi Consejo de Guerra con su acuerdo lo he tenido por bien, por tanto mando a qualesquier ministros mios y justicias de la dicha provincia como de las demas partes a quien fue dirigida y tocara no les impida de ninguna forma la armazon para la dicha pesqueria ni embarazen la jente para tripular // (fol. 131 r.) los navios, antes les asistan y favorezcan en todo y por todo como en el despacho referido lo tengo mandado, que asi procede de mi voluntad y conviene a mi servicio. Dada en Madrid a 12 de marzo de mil seiscientos quarenta y dos...” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 71).

237 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

238 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17).

239 A.G.G.-G.A.O., R.30.

que se hallaban enrolados en los pesqueros que en plazo de cuatro o cinco días iban a zarpar a sus pesquerías y que la restante marinería no se quería alistar hasta que se enrolaran las tripulaciones de otras tres embarcaciones que debían navegar a Cádiz²⁴⁰. Tres días más tarde se quejaba de que otros marineros habían acudido a Lapurdi a embarcarse en sus pesqueros evitando así el servicio en la Armada.

Estas exenciones continuaron en vigor hasta principios del siglo XVIII, protegiendo a las pesquerías del intervencionismo de la Armada, de manera que constituyeron uno de los pilares del proteccionista sistema de organización de la actividad. Merced a esta y otras medidas legislativas, las compañías pesqueras siguieron siendo viables hasta las mencionadas fechas, aunque en los últimos decenios del siglo XVII se iniciaba su decadencia que culminaría con la crisis definitiva de la actividad durante el siglo XVIII. Crisis que, como a continuación se podrá comprobar, se agudizó con la eliminación de la legislación proteccionista, emprendida por la nueva dinastía reinante en España, bajo cuyo amparo se habían desarrollado hasta el momento las pesquerías. (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico).

4.3. HACIA LA RECONSTITUCIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LAS PESQUERÍAS

Tal como se acaba de apuntar, con el advenimiento de la dinastía de Borbón al trono a partir de 1700, se introdujeron diversas transformaciones legislativas que acabaron con el anterior sistema de organización de las pesquerías, precipitando su quiebra. De todas maneras, también se ha señalado que la decadencia de la actividad provenía ya de varios decenios antes. Turgeon afirma que a partir de la segunda mitad del siglo XVII se inició la decadencia de las pesquerías de toda Europa. El avance experimentado por las pesquerías desarrolladas en las colonias norteamericanas poco a poco sustituyeron a los pescadores metropolitanos. Esta tendencia se agudizó a partir de los años 20 del siglo XVIII con la aplicación en las colonias de nuevas técnicas de pesca de bacalao que permitían un gran abarataamiento de las capturas. Así los productos pesqueros exportados por las colonias inglesas y francesas de Norteamérica fueron paulatinamente sustituyendo a las aportadas por los europeos. Además desde mediados del siglo XVII la actividad ballenera se veía seriamente afectada por la creciente competencia de las grasas holandesas²⁴¹.

240 "...respeto de haver entendido que el no alistarse esta gente consiste de mas de la que a de hir en los navios de naturales que dentro de quatro o çinco dias an de salir de este puerto a la pesqueria de las grasas, tienen pretension toda la demas que queda a embarcarse en los vageles de don Francisco de Acevedo, don Antonio de Lima y ¿fulano? de Yparraguirre, que estan para navegar la buelta de Cadiz y que es mas gente de la que estos pueden llevar que por no estar todavia ajustados con los dueños está indeterminable mucha de esta y todo ocasiona faltar la que es menester para la esquadra aunque se procura con sus pagas y en plata blanca..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54).

De esta comunicación se deduce que la exención de servir en la Armada se había extendido también a las tripulaciones de los barcos dedicados al comercio, extremo que se esclarecerá más adelante.

241 TURGEON, L.: "La crise de l'armaments morutier basco-bayonnais dans la première moitié du XVIIIe siècle", *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1983; Idem: *Pêches basques en Atlantique nord...*, op. cit., pp. 259-261; Idem: "Pêches basques du Labourd...", op. cit., pp. 172-173.

La principal modalidad pesquera guipuzcoana, la ballenera, se veía además afectada por otro inconveniente que se fue agravando a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII. La continua caza de ballenas en el hemisferio norte estaba repercutiendo en la progresiva disminución de las capturas. De manera que las expediciones balleneras se veían obligadas a adentrarse cada vez más al norte en las complicadas aguas del océano Glacial Ártico y a duras penas conseguían realizar una campaña de caza moderadamente aceptable²⁴². Desde fines del siglo XVII son perceptibles en la flota ballenera guipuzcoana los síntomas del agotamiento de las reservas balleneras. Así, hay constancia de expediciones dirigidas hacia otros destinos distintos a los del Ártico, explorando aguas frecuentadas en el pasado. Este es el caso de la expedición emprendida en 1696 por Domingo de Larraguibel y Nicolás de Egurrola, vecinos de Deba, para la captura de ballenas en Galicia²⁴³, o las dos campañas realizadas en 1701 y 1702 por el ballenero *San Antonio y las Ánimas*, propiedad de Pedro de Ariztegui Urrutia, vecino de San Sebastián, en aguas irlandesas con base en el puerto de Kingsale²⁴⁴. Por estas fechas se constata, también, el armamento de expediciones específicamente dirigidas a la captura de cachalotes, especie hasta entonces cazada de manera eventual por los balleneros que se dirigían hacia el norte, cuyas primeras noticias son de principios del siglo XVII. Estas eventuales capturas a partir de mediados del siglo XVII permitieron el asentamiento en Bayona y San Juan de Luz de industrias dedicadas a la elaboración de productos derivados del esperma y del ámbar gris, obtenidos de los cachalotes. Consta que a principios del siglo XVIII se establecieron, también en San Sebastián, algunos establecimientos dedicados, de manera incipiente, a la elaboración de productos derivados del esperma y el ámbar gris²⁴⁵. De hecho, las capturas de cachalotes fueron adquiriendo cada vez mayor importancia, a medida que se iban disminuyendo las de las restantes especies de ballenas. Tanto es así que en 1715 se armaron dos pequeñas embarcaciones en Lapurdi con destino a la caza de cachalotes. Esta

242 Acerca de esta dificultad son muy elocuentes los datos aportados por Pasquier. 1726 fue el último año de capturas consideradas satisfactorias por los armadores labortanos. Si en 1725 la media de ballenas capturadas por cada barco ascendía a 7-8 por campaña, para 1732 descendió a 4'5 ballenas, 1'7 en 1733, 2'5 en 1734 y 3'7 en 1737. En cambio, parece que los resultados de los balleneros guipuzcoanos fueron bastante mejores pues en 1737 la Compañía Ballenera de San Sebastián capturó una media de 6'3 ballenas por barco. Cifra que quizás sea el reflejo de la gran pericia ballenera de los guipuzcoanos, pues por esas mismas fechas las capturas medias de la enorme flota holandesa eran incluso menores que las de la labortana: 2'6 en 1737, 2'4 en 1738, 3'8 en 1739 y 3'5 en 1740. Véase: PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 214-220.

243 A.H.D.S.S., Itziar: *Nuestra Señora*, Libro de cuentas de la fábrica (1706-1957), C.F.2.

244 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 2447. El caso de este navío es realmente sorprendente, tanto por su destino en el sur de Irlanda, territorio perteneciente a la monarquía británica que albergaba una de las principales flotas balleneras de la época, como por el hecho de que al regreso de la campaña de 1702 fue apresado por corsarios franceses, con base en Saint-Malo, que actuaban al servicio de la causa borbónica en la recién estallada Guerra de Sucesión de España. Aunque no se ha podido comprobar este extremo en la documentación consultada, cabe la posibilidad de que este ballenero actuara en Irlanda con algún tipo de pasaporte, documentación, pabellón o permiso concedido por las autoridades locales de Kingsale que le permitiera eludir la obvia oposición de los poderosos intereses balleneros británicos, a la manera que se usaba entre Gipuzkoa y Lapurdi en virtud de los Tratados de Conversa. Esta posibilidad adquiere mayor cuerpo teniendo en cuenta el apresamiento cometido por los corsarios franceses que actuaban contra el comercio inglés.

245 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2604 ; CO LCI 1647 ; CO LCI 1647. Véase también: CAZEILS, N.: *Dix siècles de pêche...*, op. cit., pp. 72-76; Idem: "La pêche du cachalot et la preparation du spermaceti au Labourd", *Bulletin de la Société des Amis du Musée Basque*, 157 (2001), pp. 29-48; PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 301-304.

puede ser la expedición de captura de cachalotes en la que se embarcaron varios marineros de Orio y Deba en 1715. Tenemos noticias de otra expedición de 1720, armada, a todas luces en Zumaia, con destino a la captura de cachalotes²⁴⁶, especie de cetáceo denominado “trompa”²⁴⁷

246 A.H.P.G., 2/2072; A.M.Or., C-219.

247 Entre los investigadores que se han acercado al estudio de la actividad ballenera existe gran confusionismo a la hora de identificar la especie animal a la que se aplicaba la denominación de “trompa”. Confusionismo derivado, por una parte, del hecho de que en el pasado no se consideraba a los cetáceos como mamíferos, lo que daba lugar a fenómenos de polisemia con algunos nombres usados indistintamente para denominar a determinadas especies de cetáceos y de grandes peces como el tiburón peregrino (*Cetorhinus maximus*). Por otra parte, ha sido habitual una actitud reduccionista entre los historiadores que se han enfrentado al problema de la identificación de las especies mencionadas en la documentación histórica, decantándose, frecuentemente, por una sola significación al tiempo que postergan las demás, sin tener en cuenta el citado fenómeno habitual de la polisemia. Por ejemplo en el pequeño repertorio de nombres elaborado por Peter Bakker se identifica la “trompa” con el cachalote sin ningún atisbo de duda: “...Le mot trumpa est donné dans la deuxième liste islandaise de mots basques, mais pas avec la désignation d’une espèce de baleine. Le mot trumpa y est traduit par l’islandais enne, qui veut dire front (enni en islandais moderne). Ceci serait une étymologie logique, car le plus important trait distinctif du cachalot es le front énorme de l’animal. Le mot trumpa n’est pas le terme connu aujourd’hui pour front en basque (qui est kopeta). Il est possible que le traducteur a fait une faute d’interprétation. Oregi suggère trunpilo qui veut dire bosse. Il me semble qu’un front et une bosse sont des choses tout à fait différentes...”

Néanmoins, il y a un mot castillan que peut nous donner la clef. Le Dictionnaire de la Lengua Española donne trompa ou tromba: <<columna de agua que se eleva desde el mar con movimiento giratorio por efecto de torbellino atmosférico.>>

Le fait qu’il souffle plus souvent que les autres espèces distingue le cachalot...Le souffle du cachalot peut être interprété comme un tourbillon de vent sur le mer.

Azkue donne aussi un autre mot approchant: <<Tronpa grand poisson noir, qui saute beaucoup, et dont la nageoire dorsale ressemble à l’étambot d’un navire.>>

Mais cette description est trop vague pour en donner une signification, et il ne semble pas désigner le cachalot. Bref, il est certain que le terme trumpa pour une espèce de baleine désigne le cachalot, mais le mot n’est connu que d’une seule source. Il semble être un mot basque trumpa qui veut dire front et il y a aussi un mot castillan tromba qui signifie tourbillon de vent. On pourrait suggérer que le terme trumpa désignait originellement le cachalot, et que les mots pour front et tourbillon sont dérivés de cet ancien mot...” (BAKKER, P.: “Les noms basques des diverses espèces de baleines avant 1700 (et les utilisations de ces termes par d’autres nations européennes)”, *L’aventure maritime...*, op. cit., pp. 273-274).

El empeño de este autor por identificar la voz trompa con el cachalote le lleva a no valorar las restantes significaciones sugeridas por los autores que cita. Ignora que en las localidades del litoral de Bizkaia continúa empleándose la palabra trompa para referirse en unos casos a las orcas y en otras al tiburón peregrino. Véase: BARRUTIA ETXEBARRIA, E.: *Bermeo eta Mundakako arrantzaleen hiztegia*. Bilbao: Udako Euskal Unibertsitatea, 1996, pp. 219-220.

En la actualidad esta última especie, que puede sobrepasar los 15 metros de longitud y ocho toneladas de peso, constituyendo después del tiburón ballena la segunda de mayor tamaño entre todos los peces existentes, es conocida en las localidades del litoral central guipuzcoano con el nombre de “arrai beltza”, literalmente pez negro, que se corresponde a la perfección con la especie de color negro y enorme aleta dorsal descrita por Azkue. El Dictionnaire Encyclopédico Salvat Universal al referirse al “peregrino” cita que “...los individuos jóvenes tienen un hocico muy largo y comprimido a modo de proboscide, muy característico... Su carne no es aprovechable, pero sí el aceite de hígado, por lo que algunas veces se les pesca con harpón...”. Esta característica trompa o proboscide de los individuos jóvenes debió inducir a que sirviera para denominar como tal a la especie.

En la documentación consultada en el curso de esta investigación se constata el uso de la voz trompa en Guipúzcoa para referirse en unas ocasiones al cachalote y en otras al tiburón peregrino. Esta circunstancia en muchas ocasiones dificulta enormemente la identificación de la especie citada en las fuentes, salvo en aquellos documentos referidos a labortanos en los que se usan las voces “trompa” y “cachalote” como sinónimos, como en el caso, anteriormente citado, de la venta efectuada a varios labortanos de unas trompas o cachalotes cazados en Deba en 1709 (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2604). En las restantes ocasiones se deben tener en cuenta otras circunstancias como la cantidad de grasa obtenida de las trompas, de manera que en los casos en que es muy inferior a la obtenida de las ballenas probablemente se refieren al tiburón peregrino. Por ejemplo en el registro de las limosnas dadas por los pescadores de Getaria y Zarautz a la ermita de Santa Bárbara, sita en la última localidad, consistentes en una parte de la grasa de

en la documentación.

En estrecha conexión con el problema de la competencia extranjera, al mismo tiempo fue menguando el interés de los comerciantes e inversores navales guipuzcoanos por continuar invirtiendo en la actividad pesquera, conscientes de que resultaba más lucrativo dedicarse a la importación de los productos pesqueros del extranjero. Este cambio de actitud, progresivamente se fue enfrentando al sistema proteccionista que permitía la pervivencia de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas. A medida que el siglo XVII caminaba a su fin cada vez eran más frecuentes las actitudes en contra del mantenimiento de la legislación proteccionista que sostenía a las pesquerías, pero que dificultaba el pleno desarrollo en Gipuzkoa del comercio de importación de productos pesqueros del extranjero. También se ha señalado, que ya en los últimos años del siglo XVII las pesquerías perdieron incluso su anterior predicamento entre las autoridades municipales y provinciales de Gipuzkoa. Se introdujeron algunos recortes de los privilegios fiscales y comerciales que disfrutaban las pesquerías guipuzcoanas, e incluso prevalecían en el ánimo de las autoridades los intereses mercantiles -promovidos por sectores de comerciantes e inversores asentados en San Sebastián y en las grandes villas del interior- sobre los pesqueros. En este contexto, no es de extrañar que las autoridades de la Provincia no sólo no se opusieran a la política de eliminación de los privilegios y exenciones, de que disfrutaban las pesquerías, emprendida por la Corona, sino que colaboraran de buen grado e incluso protagonizaran las acciones conducentes a su aplicación en Gipuzkoa.

4.3.1. Eliminación del proteccionismo frente a la competencia extranjera

Tras el acceso de Felipe V a la Corona española y el inicio de la Guerra de Sucesión, las autoridades de la Provincia, en apoyo a los intereses de los comerciantes, especialmente de San Sebastián, se valieron de la crítica coyuntura político-militar para acabar definitivamente con la legislación proteccionista que favorecía a las pesquerías. Los comerciantes de San Sebastián se mostraban deseosos de concentrar y potenciar en su ciudad la negociación de cualquier capítulo comercial, incluidos por supuesto los productos de las pesquerías. Se valieron de todo resquicio legal que supusiera una oportunidad, por leve que fuera, de atraerse la negociación de los mencionados productos procedentes del extranjero. Así, en 1703 con el propósito de potenciar las acciones conjuntas de los corsarios guipuzcoanos y franceses, el rey concedió a los últimos diversas exenciones, incluida la libre introducción de bacalao en Gipuzkoa, exento de impuestos²⁴⁸. Esta medida tan favorable para los comerciantes de San Sebastián, más que fomentar el corso, provocó un importante incremento de la introducción de productos extranjeros de contrabando, incluido el bacalao, tal como en el capítulo correspondiente al corso se analizará. Por supuesto, al mismo tiempo perjudicaba seriamente

cada ballena capturada, se constata que de las ballenas, a pesar de sus distintos tamaños, se obtenía mucha mayor cantidad de grasa que de las trompas, lo cual corrobora su identificación con el tiburón peregrino: en 1715 por la captura de una ballena donan 88 reales de vellón, en 1718 por una trompa 5, en 1721 por una ballena 126, en 1722 por otra 300, en 1725 por otra 200, en 1732 por otra 30, en 1733 por otra 240, en 1740 por otra 120 y en 1757 por otra ballena 345 reales devellón (A.H.D.S.S., Zarautz: Santa María la Real, Libro de la ermita de Santa Bárbara). Diferencia que no sería tan grande en caso de que la voz trompa aludiera en este caso al cachalote.

248 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/60. Véase el documento nº22 del Apéndice Documental.

la viabilidad de la débil flotilla bacaladera guipuzcoana. Con todo, a fin de mitigar el contrabando una Real Cédula de 1709 derogó las exenciones concedidas a los corsarios²⁴⁹ lo que supuso la restauración, al menos legal, de las exenciones que disfrutaba la actividad bacaladera guipuzcoana.

En cuanto a la actividad ballenera, principal modalidad pesquera de Gipuzkoa, los acontecimientos fueron totalmente opuestos. Quizás, el hecho de que la negociación de las grasas fuese uno de los principales capítulos comerciales de los comerciantes de San Sebastián motivó que en este caso no recurrieran al empleo de maniobras pseudo-legales y fraudulentas para potenciar su tráfico. Es decir, en vez de intentar como en el caso del bacalao valerse de procedimientos poco ortodoxos, que a la postre podían poner en peligro la continuidad de la negociación legal de las grasas extranjeras, recurrieron a iniciar gestiones en la Corte a fin de satisfacer sus intereses. El estallido de la Guerra de Sucesión provocó la ruptura de relaciones con Holanda, uno de los principales países de origen de la grasa extranjera que llegaba a Gipuzkoa. De todas maneras, los comerciantes de grasas guipuzcoanos continuaron con las importaciones de grasa holandesa, esta vez de contrabando. Las autoridades de la Corona trataron de impedir el desarrollo de estas importaciones fraudulentas, a satisfacción de los inversores balleneros.

Así, en 1707 el Juez de Contrabando de San Sebastián embargó 130 barricas de grasa de ballena procedentes de Holanda, en contrapartida de lana, exigiendo a sus propietarios el importe del siete por ciento de su valor, que debían por ser un producto de ilícito comercio. Este hecho impulsó a la Provincia a iniciar acciones en la Corte amparando los intereses de los comerciantes, que comprobaban que dando cumplimiento a la legislación vigente que fomentaba la actividad ballenera guipuzcoana, se perjudicaba el comercio de importación de grasas extranjeras e incluso de exportación de otros productos como la lana. Argumentaba que el proceder del Juez de Contrabando vulneraba los Fueros y las reales cédulas que permitían la libre importación de productos alimenticios o bastimentos a Gipuzkoa, incluida la grasa de ballena, que también se contemplaba como producto de libre comercio en los Tratados de Conversa firmados entre Gipuzkoa y Lapurdi. En consecuencia, además del desembargo, solicitaban que la grasa de ballena fuera declarada, por medio de una Real Cédula, como bastimento y género de lícito comercio en Gipuzkoa, eliminando todas las barreras a su libre importación. Los intereses de los comerciantes guipuzcoanos fueron satisfechos mediante una Real Cédula de 18 de junio de 1708, otorgando dicha libertad²⁵⁰.

249 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

250 "...Por quanto con motivo de haver embargado el año pasado de mil setecientos y siete el Juez de Contravando que reside en la ciudad y puerto de San Sevastian en la MN y ML provincia de Guipuzcoa ciento y treinta barricas de grasa de ballena que desde Olanda se retornaron por lanas en el navio nombrado San Juan Bautista, pretendiendo cargar el siete por ciento, mediante cuiá imposicion permite la introducion // (fol. 211 r.) de generos de illicito comercio, se me represento por parte de la dicha Provincia que por el capitulo segundo titulo diez y nueve de sus fueros, privilegios, leyes y ordenanzas, buenos usos y costumbres confirmados por los señores reyes mis predecesores y ultimamente por mi Real cedula de veinte y ocho de febrero de mil setecientos y quatro se dispone que los vastimentos que se trajeren de reynos extraños a ella no puedan ser represadas al tiempo de la venida, estada y vuelta con sus cosas, ni tampoco las embarcaciones y bestias en que vinieren así en tiempo de paz como de guerra declarada y actual con los mismos reynos y provincias y naturales de ellas, respecto de no producir el territorio de dicha provincia los frutos de que se necesita para la provision y abasto de sus naturales, y que en su consecuencia se a ajustado concordia por los ministros nombrados por los señores reyes mis predecesores y los señores reyes christianos

Hay que tener en cuenta la fecha de emisión de esta Real Cédula, concedida cuatro días después de la derrota francesa en Oudenarde, tras la que Luis XIV se vio forzado a pedir la paz, que de haberse materializado hubiera puesto muy en entredicho la causa de Felipe V.

Esta cédula fue ascendida a categoría de Fuero, incluida en el Título XIX de los Fueros y publicada en 1758 en el *Suplemento de los Fueros, Privilegios y Ordenanzas de esta Mui Noble y Mui Leal Provincia de Guipúzcoa*. Culminaba así el conflicto de intereses proveniente desde mediados del siglo pasado en torno a la preferencia de las grasas aportadas

para el reciproco comercio entre los naturales de las dos provincias de Guipuzcoa y la de Labort, especificando con distincion los generos y bastimientos que // (fol. 211 v.) se les permite, en que se incluyen las grasas, confirmandose por los señores reyes de ambas monarquias las referidas concordias por sus Reales Cédulas espedidas a este fin, como uno y otro mas expresamente se refiere en el citado capitulo segundo y quarto del titulo diez y nueve, y que el Juez de Contravando executado el referido embargo en su contravencion y perjuicio de la libertad con que en todos tiempos havian comerciado sus naturales mediante la exsempcion que gozan por sus fueros y leyes respecto de haverse tenido este genero por de licito comercio como comprendido en los generos que por necesarios gozan de la exsempcion como entre otros que se especifican se refiere del azeite de ballena con el nombre de grasa en el articulo siete del enunciado capitulo quarto, titulo diez y nueve, y que en su corroboracion en el ultimo tratado que se ajusto entre las dos provincias de Guipuzcoa y Labort, y el rey mi tio (que gloria haya) fue serbido confirmar por su Real cedula de tres de noviembre de mil seiscientos y noventa y quatro, se declara especificamente el aceyte de ballena, llamada grasa, entre los generos de que // (fol. 212 r.) se permite la introducion y comercio, con la repeticion llamada grasa, y respecto de no poderse estimar este genero por de ilicito comercio ni gravarlo con el derecho extraordinario del siete por ciento en perjuicio de sus fueros y franquizas, porque demas de derogarlas, motivaria la continuacion del embargo el que sus naturales se abstubiesen de traer este genero de Olanda por el credito de su exsempcion, siguiendose de esto el perder mi Real Hacienda enteramente los derechos que este genero produce en las aduanas por donde pasa para la Rioja y otras partes. Me suplico fuese servido mandar desembargar luego las referidas ciento y treinta varricas y que para en adelante no procediese el Juez de Contravando actual ni otro ministro a semejantes detenciones del genero de la grasa ni de los demas que hace licitos el fuero y la necesidad comun; Y visto en mi Junta de Restablecimiento de comercio a donde tube por bien de remitir esta instancia con certificacion de don Phelipe de Aguirre mi secretario y de Juntas y Diputaciones de la dicha provincia de Guipuzcoa, por donde se verifica ser cierto el contesto de los dos capitulos citados del titulo diez y // (fol. 212 v.) nueve de los Fueros, privilexios, leyes y ordenanzas de ella y el ultimo tratado ajustado entre las provincias de Guipuzcoa y Labort, confirmada por cedula de tres de noviembre de mil seiscientos y noventa y quatro, y el que haviendose embargado en los años de mil seiscientos y nobenta y setecientos y dos por los Jueces de Contravando de Fuenterravia algunas varricas de grasa, a instancia de sus dueños y representacion de dicha Provincia se desembargaron libremente todo en observancia de sus fueros y Reales Cédulas, y tenidos presentes en dicha Junta lo que resolví a consultas de ella de catorce y veinte y nueve de julio primero, diez y siete y treinta de septiembre del año de mil setecientos y cinco prescribiendo el numero y especies de frutos comerciables y demas circunstancias que en ellas se contienen, puso en mi real noticia en consulta de quatro de julio de este año todo lo referido con lo demas que se le oficia; y atendiendo a que en dichos Fueros y generos que incluye la exsempcion es comprendido el azeite de ballena, llamada grasa, para el libre comercio que han girado los naturales de // (fol. 213 r.) dicha provincia y que no satisface el Juez de Contravando de San Sebastian en el informe que se le pidió sobre los motibos que tubo para el embargo de las ciento y treinta varricas de grasa de ballena mencionadas y considerando esta especie mui necesaria en dicha provincia por carecer de olivos su territorio y que la grande distancia de la Andalucia les haria crecer notablemente el precio del azeite por lo que comunmente se socorren de esto otro, resolví sobre la citada consulta declarar que la grasa o azeite de ballena que se conduce a dicha provincia de Guipuzcoa no es genero de ilicito comercio segun sus fueros. Por tanto visto en la dicha Junta para que esta mi resolucion tenga efecto e tenido por bien dar la presente por la qual declaro que la grasa o aceyte de ballena que se conduce a la provincia de Guipuzcoa no es genero (de) ilicito comercio y en su consecuencia mando al Juez de Contravando de la dicha ciudad de San Sevastian desembargue las referidas ciento y treinta varricas de grasa de ballena, y que en adelante asi él como los que le subcedieren en aquel // (fol. 213 v.) empleo, o otro qualquier ministro y persona no embarace el uso y comercio libre de este genero como uno de los comprendidos entre los de que gozan la exsempcion en todos aquellos casos que para lo unibersal de los generos de licito comercio gozan de esta libertad, executandose solamente en virtud de esta mi cedula o de copia autorizada de ella que asi es mi voluntad. Fecha en Buen Retiro a quince de junio de mil setecientos y ocho años...” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 101. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/27).

por los guipuzcoanos. A la hora de describir esta confrontación, ya se ha puesto de manifiesto la actitud adoptada por las autoridades de la Provincia durante la década de los 90 del siglo XVII, contraria a la aplicación de las leyes que otorgaban la preferencia de venta a las grasas de los guipuzcoanos. Postura que se tradujo en los acontecimientos, anteriormente estudiados, como el desembarco ordenado por la Diputación, en contra de la legislación vigente, de unas barricas de grasa extranjeras que habían sido aprehendidas por el alcalde de Hondarribia en 1691. Este caso puede que sea el mencionado por la Real Cédula de 1708, junto con otro posterior también acaecido en Hondarribia, aunque le atribuye la fecha de 1690; aunque quizás se trate de un tercer proceso, pues la mencionada Real Cédula señala que el de 1690 fue sustanciado por el “Juez de Contrabando de Hondarribia” que debe tratarse del Juez Subdelegado de Contrabando de Hondarribia, dependiente del de San Sebastián. En suma, la Real Cédula de 1708 confería el estatus legal a la libre introducción de grasas extranjeras que se venía practicando desde tiempo atrás con la connivencia de las autoridades de la Provincia.

Es también un hecho muy significativo del cambio de intereses acontecido en el seno de los grupos que controlaban el poder político de la Provincia, el que las reales cédulas de fomento de las pesquerías, obtenidas a lo largo del siglo XVII, no fueran integradas en la recopilación de los Fueros de 1696. Al no acceder a categoría de Fuero, al contrario de lo que después ocurriría con la Real Cédula de 1708, toda esa legislación, incluidas las cédulas que eximían a los pesqueros y sus tripulaciones de los servicios en la Armada, a partir de 1696 quedó en una situación muy poco consolidada. Y efectivamente a los pocos años, desde 1708 en adelante, sería eliminada y sustituida por otras leyes, acordes con otros intereses promovidos por las autoridades de la Provincia y la Corona.

Los efectos de la competencia externa, especialmente de la ejercida por la flota ballenera labortana, beneficiada por la concesión de esta Real Cédula, se debieron dejar sentir muy pronto. Tampoco faltaron acciones emprendidas por los más afectados por este incremento de la competencia externa. En este sentido son muy significativos los autos de oficio contra los pesqueros labortanos, que acudían a las pesquerías con cartas de vecindad y de mar simuladas, iniciados en marzo de 1712 por don José Sáenz de Izquierdo, alcalde de Hondarribia, precisamente una de las principales plazas interesadas en el fomento de la actividad ballenera. Una de las ventajas que los Tratados de Conversa conferían a los pesqueros vascos era el de proveerles de cartas de vecindad y de mar falsas. Es decir los pesqueros guipuzcoanos iban provistos de papeles falsos que atestiguaban su pertenencia a vecinos de Lapurdi y de un capitán ficticio, en euskera “Maestro orde”, también labortano, y viceversa. Esta práctica servía para librarse de los ataques de los enemigos de sus respectivos Estados, simulando su pertenencia al otro Estado (hay que tener en cuenta que a lo largo de todo el siglo XVII España y Francia militaron siempre en bandos opuestos)²⁵¹. Se constata su vigencia a lo largo de todo el siglo XVII, y aún en el siglo XVIII, como más adelante se insistirá. Los pesqueros guipuzcoanos procedían a embarcar un capitán francés con documentos que acreditaban su pertenencia a dicho Estado, sobre todo, para salvaguardarse del ataque de los piratas berberiscos, con quienes Francia mantenía relaciones pacíficas.

251 La disposición de documentación falsa relativa a los barcos y a sus mercancías era práctica habitual en ambos lados de la frontera (LUGAT, C.: “Les traités de Bonne correspondance entre Bayonne, le Labourd et le Guipuzcoa aux XVI et XVII siècles”, *Azkoaga*, 11 (2001), p. 230).

Esta práctica, aunque fraudulenta, era consentida por las respectivas autoridades, habida cuenta de las ventajas que reportaba a sus respectivas flotas pesqueras, dentro del contexto de permisos otorgados por las Conversas. Y así permaneció hasta que el alcalde de Hondarribia inició este pleito que atentaba contra uno de los pilares de la buena correspondencia entre ambas flotas. A través de los pormenores de este pleito se trasluce el procedimiento de que se valían, en este caso los pesqueros labortanos, para proveerse de documentación falsa. Las acciones del alcalde de Hondarribia se iniciaron tras la arribada a Pasaia, obligado por un temporal, de un ballenero labortano con cartas de vecindad falsas, que certificaban su pertenencia a varios vecinos de Hondarribia, otorgado por Martín de Aguirre, Juez Subdelegado de Contrabando de Hondarribia. Este documento falso expresaba que había sido librado a solicitud de don Miguel Antonio de Casadevante, vecino y comerciante de Hondarribia, para enviar diversas mercancías legales a Terranova a trueque de bacalao, en el barco del capitán José Dacega, también vecino de la misma ciudad²⁵². En el documento figuraba que había sido refrendado por José de Berrotaran, escribano de Irun. A continuación procedió a interrogar a Manuel de Sorondo, vecino de Hondarribia, “Maestro orde”, o capitán ficticio, al parecer de otro barco, perteneciente a varios armadores de San Juan de Luz, siendo su verdadero capitán Juan Pérez de Molerres, también vecino de la misma villa. Declaró que fue don Gabriel de Alberro, presbítero beneficiado de la parroquia de Hondarribia, quien le encomendó para el oficio de capitán ficticio y se encargó también de la obtención de la documentación falsa²⁵³. El alcalde emitió un auto prohibiéndole el ejercicio del oficio de capitán ficticio así como la percepción de carta de vecindad alguna.

252 Esta carta de vecindad se halla en un estado muy deplorable, de manera que sufre de múltiples roturas y faltan diversos pedazos: “Don Martin de Aguirre, Juez Vedor [de la muy] noble mui leal y mui valerosa ciudad de Fu[enterravia, en la Provincia] de Guipuzcoa, su termino y jurisdiccion por el [presente] a los seremnisimos mui ylustres mui poderoso[s] Reies, Republicas, Archiduques, Marqueses, Con[des], Governadores, Corregidores, Justicias y Regimiento[s] (ROTO) y lugares asi eclesiasticos como seculares, que (ROTO) don Miguel Antonio de Casadevante vecino d[e] (ROTO) Bautista, y me hizo relacion, desea embia[r] (ROTO) [gene]ros lisitos y admitidos al comercio, al puerto e ysla (ROTO) [capi]tan Joseph Dacega vecino tambien de esta dicha [ciudad, de] porte de ochenta toneladas poco mas o menos sur[ta] (ROTO) y trueque de vacallao, y otros generos conducir (ROTO) [pro]vincia, y me pidio el despacho necesario en la for[ma debida] requiero y suplico a todos en general y a cada u[no] (ROTO) [na]vjo aportare, o a los que en el mar le encontra[ren] (ROTO) pagando los derechos acostumbrados y devido[s] (ROTO)tideros de sus puertos y dominios dejandole (ROTO) a proposito que en lo hazer asi sobre quedarme (ROTO)pre en cuia crehencia va por mi firm[ado] (ROTO) refrendado de Joseph de Berrotaran escr[ibano] (ROTO) [de esta] ciudad y de mi juzgado, fecha en ella a (ROTO) [mil setecientos] doze” (A.M.F., E, 7, II, 22, 4).

253 Declaración de Manuel de Sorondo: “...que se embarca para la pesca de ballenas en un navio frances de la villa de San Joan de Luz, nombrado Santa (ILEGIBLE) y las Animas, su capitan Joan Perez de Molerres, vecino de la dicha villa de San Joan de Luz, con el empleo de Maestro Orde, que quiere decir Capitan supuesto o fingido, por si encontraren con los enemigos y que entre otros despachos cree por cierto el declarante a de llevar dicho navio el de vecindad o mar de esta ciudad, y en su nombre y reputacion de los Señores Alcaldes de ella en cabeza del declarante, para cuio efecto le abló don Gabriel de Alberro, presbitero y beneficiado de esta Parroquial, y le ordeno passasse a la dicha villa de San Joan de Luz a concertarse con el dicho capitan, y aviendo ido se ajusto en doze barricas de grasa por el dicho oficio de Maestro Orde o capitan supuesto; y Fulano Fason, uno de los armadores del dicho navio, le dio al declarante recado para el dicho don Gabriel de Alberro, diciendole hiciese diligencia de el despacho; el qual cree y tiene para si por cierto el declarante como lleva dicho ha de ser de esta dicha ciudad, y dicho recado trujo aora onze dias poco mas o menos al dicho don Gabriel; quien le [dij]o haria la diligencia expresada, y [no sabe] ni tiene noticia de que otro algun navio de Francia de los que ban y han ido a la pesca de ballenas y de abadejo, lleve despacho de vecindad o mar de esta ciudad, ni de otra parte de España...” (A.M.F., E, 7, II, 22, 4).

Interrogó después al escribano José de Berrotaran, vecino de Irun, refrendador de la falsa carta de vecindad aprehendida. Con su declaración se pone al descubierto toda la trama existente para la obtención de certificados de vecindad falsos, en que se hallaban implicados miembros de la élite comercial de Hondarribia, que además detentaban los cargos de gobierno de la ciudad, así como varios escribanos y clérigos de Hondarribia, Irun y Oiartzun. Afirmaba que dicho documento le fue entregado para su refrendo por Martín de Aguirre, Juez Subdelegado de Contrabando, proporcionando también una copia al presbítero don Gabriel de Alberro, que era quien lo había solicitado en nombre de don Miguel Antonio de Casadevante, también alcalde de Hondarribia. En suma, el presbítero don Gabriel de Alberro actuaba de intermediario entre los verdaderos propietarios de los pesqueros y los ficticios, encargándose por una parte de la contratación de capitanes ficticios, tal como se deduce de la anterior declaración de Manuel de Sorondo, y por otra de los acuerdos con importantes personajes del comercio y gobierno de la ciudad, como es el caso de don Miguel Antonio de Casadevante, para que figuraran como propietarios de los barcos y sus mercancías en los documentos falsos. Don Gabriel, además de la connivencia y colaboración de algunas autoridades como el Juez Subdelegado de Contrabando o uno de los alcaldes de la ciudad, realizaba a diversas maniobras divergentes para conseguir la validación notarial de los documentos. En vez de recurrir a escribanos naturales de Hondarribia, con objeto de encubrir la trama, acudía a otro de Irun, el mentado José de Berrotaran, para que refrendara con su firma los acuerdos privados contenidos por los documentos. Este escribano añadía que para acceder a rango de documento público, es decir, de certificados de vecindad emitidos por el Juez Subdelegado de Contrabando, precisaban de la validación de otros escribanos, que al parecer eran vecinos del valle de Oiartzun. De todas maneras, ni en la escribanía de José de Berrotaran ni en las de los tres escribanos del número que por entonces había en Oiartzun quedó consignada copia alguna de este documento²⁵⁴.

El alcalde de Hondarribia procedió entonces a interrogar a Francisco de Arpide y Francisco de Zuloaga, ambos escribanos del valle de Oiartzun. El primero fue parco en sus respuestas declarando que este documento, tras su firma, lo entregó a un mensajero de Martín de Aguirre, Juez Subdelegado de Contrabando. Pero las declaraciones del segundo aclaran la identidad del mencionado “mensajero”. Se trataba de don Manuel de Retegui, presbítero beneficiado de la parroquia de Oiartzun, quien acudía a los escribanos del valle con los documentos proporcionados por el presbítero de Hondarribia para obtener su validación, arguyendo que se trataba de un encargo o favor solicitado por un amigo²⁵⁵. En resumidas

254 El escribano José de Berrotaran declaraba que tras su firma entregó el documento a don Gabriel de Alberro, “...presbítero beneficiado de la parroquia de esta ciudad y comisario del santo oficio por quien fue solicitado y expedido en nombre del señor don Miguel Antonio de Casadevante, vecino y alcalde ordinario de esta dicha ciudad, y que no tiene noticia que Joseph Daccego, contenido en dicho despacho con título de capitán, sea vecino de esta dicha ciudad, ni que de su puerto ni concha aia salido el navio que expresa aquel; si bien a visto el declarante algunos en la dicha concha los días pasados, y que el mencionado despacho se dio en la universidad de Yrun, y su legalización no save el declarante donde se hizo, y fue elección de el dicho don Gabriel de Alberro; pero los escribanos que da fee son naturales de el valle de Oiartzun...” (A.M.F., E, 7, II, 22, 4). Además de los registros de protocolos notariales de José de Berrotaran de los años 1710, 1711 y 1712, se han revisado los correspondientes a los tres escribanos de Oiartzun: Francisco de Arpide Miranda de los años 1711 y 1712, Francisco de Zuloaga de los años 1709, 1710, 1711 y 1712 y de Francisco Antonio de Urbieto de los años 1711 y 1712 (A.H.P.G., 3/1582; 3/1583; 3/1584; 3/2154; 3/2155; 3/2183; 3/2184; 3/2195).

255 Declaración de Francisco de Zuloaga, escribano de Oiartzun: “...don Manuel de Retegui, presbítero y beneficiado

cuentas, estos autos ponían en evidencia el conjunto de maniobras pseudo-legales que habían permitido, junto con otra serie de factores analizados previamente, el desarrollo y pervivencia de las pesquerías. En cuyo funcionamiento, además de los más directamente implicados como armadores, inversores navales, marineros, etc., intervenía o se interesaba también un amplio abanico social integrado por miembros de la administración y gobierno, escribanos, clérigos, etc. Estos autos son además un claro exponente de que toda una época y un sistema de ordenar las pesquerías llegaban a su fin, por las razones anteriormente expuestas.

En suma, la Real Cédula de 1708, autorizando la libre importación de grasas extranjeras, perjudicaba seriamente a las cacerías de ballenas que constituían la principal actividad de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas. La pesquería de bacalao, en cambio, desde hacía algunos años conocía una existencia muy precaria, de manera que se aprestaban sólo entre uno y dos barcos desde fines del siglo XVII (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). Además, la continuidad de las pesquerías de bacalao estaba en entredicho, entre otras razones por las actitudes exclusivistas que Francia e Inglaterra mostraban desde hacía algún tiempo en cuanto a permitir la presencia en aguas canadienses de pesqueros de otras nacionalidades diferentes. Antes se ha mencionado la prohibición que en 1697 decretó Francia a los pesqueros guipuzcoanos. Aunque a partir de 1698 se reanudaron las pesquerías, constituyó un serio precedente de lo que iba a suceder en breve.

Efectivamente, a medida que la Guerra de Sucesión de España llegaba a su fin surgió el temor de que Inglaterra se apoderase de Terranova y eliminase el libre acceso a sus caladeros. Paradójicamente, al contrario de la actitud poco propicia al desarrollo de la actividad ballenera, adoptada por las autoridades de la Provincia desde finales del siglo XVII, frente a las prohibiciones impuestas por los ingleses a la continuidad de las pesquerías de bacalao, emprendieron incesantes gestiones en la Corte al objeto de conseguir su restablecimiento. Es decir, la política provincial, al tiempo que aplicaba medidas lesivas para el desarrollo de la actividad ballenera, emprendía costosas y dilatadas gestiones, que se extenderían hasta la segunda mitad del siglo XVIII, para tratar de restaurar la pesquería de bacalao, la de menor importancia desde el punto de vista de la inversión pesquera y de la ocupación de marinería. A la hora de valorar esta actitud de la Provincia, hay que tener en cuenta que la práctica totalidad de la negociación del bacalao se hallaba centralizada en Bilbao²⁵⁶, por tanto con la continuidad o no de la pesquería de bacalao estaba en juego la pervivencia del comercio de bacalao en San Sebastián, por muy limitada que fuera. En cambio, merced a la relativa importancia de la flota ballenera guipuzcoana, San Sebastián consiguió mantener una parte sustancial de la negociación de las grasas, tanto naturales como extranjeras. A medida que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII aumentaba la importancia del comercio de importación de grasas extranjeras, los comerciantes y las autoridades prefirieron asegurar

de este valle le encargo al testigo para que echase el signo y firma que estan al pie de la comprovazion de la carta de mar despachada por Martin de Aguirre, vezino de la universidad de Yrun, y refrendado por Joseph de Berrotaran segun suena el dicho dia nuebe de marzo, y porque dicho don Manuel le dijo al testigo tenia encargo de un amigo para hazer signar dicha comprovazion y a vista de que tenia firmado Francisco de Arpide, escribano del numero de este valle, echó el dicho signo y firma..." (A.M.F., E, 7, II, 22, 4).

257 Véase al respecto: BASURTO, R.: *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao...*, op. cit.

dicha negociación aún a costa de la eliminación de la legislación proteccionista que sostenía a la actividad ballenera guipuzcoana.

En verano de 1712 se reanudaron los contactos entre los contendientes en la Guerra de Sucesión al objeto de terminar con la conflagración. En ese contexto, el 22 de julio, el Consulado de San Sebastián exhortaba a la Provincia a que emprendiera gestiones en la Corte al objeto de que los plenipotenciarios de España exigieran en las negociaciones la pervivencia de la libertad de pesca en Terranova, que temían fuese eliminada por Inglaterra²⁵⁷. Esta comunicación es paradigmática en el sentido de la utilización y manipulación que los comerciantes y autoridades provinciales hacían de los problemas de las pesquerías en beneficio propio. La manipulación y falseamiento de los datos es incuestionable. La carta está plagada de falsas afirmaciones como que el fin de las pesquerías de bacalao redundaría en la disminución del Donativo y en el fin de la crianza de marinería experimentada.

En agosto de 1712 el Agente en Corte informaba acerca de sus temores de que en el tratado de paz que se estaba negociando se pretendía excluir de las pesquerías de Terranova a los guipuzcoanos²⁵⁸. La Provincia renovó sus gestiones en la Corte, de manera que consiguió que el rey transmitiera a sus plenipotenciarios que en el tratado de paz, que se estaba negociando, se pactara también la libertad de pesca de Terranova. Pero en octubre de 1712 el Agente en Corte comunicaba a la Diputación que convendría remitir otro memorial al marqués de Mejorada, encargado de este expediente, lo cual es clara muestra de la inquietud que le embargaba²⁵⁹. Sin embargo las negociaciones para la paz iban tomando mal cariz, así en febrero de 1713 el Consulado de San Sebastián solicitaba a la Provincia que intensificara sus gestiones remitiendo informes acerca de los derechos de pesca en Terranova a la Corte, al duque de Osuna y a los plenipotenciarios español y británico, el marqués de Monteleón y el conde de Lexington respectivamente, que estaban negociando los términos de la paz²⁶⁰.

257 “...Hallandose tan proxima la paz entre esta corona, la de Francia y Ynglaterra, como la aseguran de todas partes, y yo con la noticia de que los yngleses, tan ynteritados y aplicados a la pesqueria de el vacallao, en los trattados de la paz solicitann aumentar poblaciones en la provincia de Terranoba, de cuiã consecuçion precisamente deve redundar el perxuicio de la livrtad con que desde el descubrimiento de dicha provincia han pescado, secado y beneficiado el vacallao los naturales de el districtto de VS, que fueron los primeros que dieron uso a la referida pesca en aquellos paraxes como es notorio, y considerando que si aquella se estrechara es consiguiente se extinga esta navegacion, la qual y la matanza de vallas es la unica de que se mantienen todos o los mas de los havitadores de los puertos de el districtto de VS por ser el unico comercio que ha quedado en ellos, de que precisamente se han de seguir muchas consecuencias perjudiciales a VS asi por que cesando esta navegacion, cesara la abundancia con que de este genero, no solamente los naturales de VS se an proveido, sino tambien Castilla, Navarra y otras partes, y que consiguientemente se ha de experimentar el que con la falta de este genero falttaran // (fól. 1º r.) tambien otros mantenimientos que suelen conducir arrieros y proveedores, que suelen acudir a hacer provisiones de vacallao, de que ha de resultar tambien el perxuicio que se considera al Donattivo gracioso que su Magestad concedio a VS para su mantencion, y que faltando la navegacion falta tambien la crianza de la marineria de que se ha experimentado tanta falta para la tripulacion de las reales armadas...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56).

258 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56.

259 A.G.G.-G.A.O., R.42.

260 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56.

Por fin, en 1713 se firmaba la Paz de Utrecht que ponía fin al enfrentamiento bélico de los Borbones con Inglaterra y Holanda. Francia entregó a Inglaterra los territorios de la bahía de Hudson, Acadia y Terranova, aunque conservó el derecho de pescar en Terranova. En cuanto a los guipuzcoanos, por el artículo 15 de la paz la Corona británica se avino también a reconocer sus derechos de pesca en Terranova, pero con la condición de que presentaran pruebas fehacientes de la posesión de dichos derechos. Esta condición, en la práctica supuso la exclusión de los bacaladeros guipuzcoanos de sus pesquerías en Terranova. En este punto hay que advertir que las consecuencias del Tratado de Utrecht tan sólo afectaron a las pesquerías de bacalao, y no a las cacerías de ballenas que desde principios del siglo XVII se desarrollaban especialmente en aguas del Ártico, bajo soberanía danesa. De todas maneras, está muy extendida la tradición historiográfica de que la interpretación inglesa del Tratado de Utrecht provocó la interrupción de las pesquerías transoceánicas vasco-peninsulares en general, sin pararse a considerar en las diferencias existentes entre las modalidades bacaladera y ballenera, y de que en Terranova se desarrollaba principalmente la primera²⁶¹.

Dado que el Tratado de Utrecht reconocía los derechos de pesca de los guipuzcoanos, pero desconfiando de la actitud británica, en 1715, con el propósito de comprobar si permitirían el ejercicio de la pesca a bacaladeros de Gipuzkoa, la Provincia de Gipuzkoa y el Consulado de Bilbao participaron en el armamento de la nave de Diego de Yanci, vecino de San Sebastián, quien “...de orden de VS y del Consulado de Bilbao passo alli (cautelosso de todo reparo) a la pesca del vacallao, que de inmemorial possession havian practicado libremente esos naturales en aquellos mares desde su descubrimiento...”. Pero el gobernador británico de Placencia de las Armas le impidió que practicara la pesca. La Provincia inició gestiones en la Corte y para fines de 1715 el Secretario de Estado comunicaba que el rey transmitiría sus quejas al monarca inglés. El marqués de Monteleón, embajador de España en la Corte británica, presentó las quejas a milord Stanhope, Secretario de Estado, pero en vista de que las gestiones se demoraban en demasía, los consulados de San Sebastián y Bilbao enviaron a Londres al comisionado Bernardo de Guardia para que emprendiera también diversas gestiones²⁶².

Aunque Stanhope mostraba una actitud favorable, el marqués de Monteleón comunicaba en 1717 que el principal obstáculo que los ingleses imponían era un acuerdo o acta del parlamento inglés de 1698 que prohibía a todos los extranjeros la pesca en Terranova. De nada sirvieron los argumentos de Monteleón de que el posterior Tratado de Utrecht, que reconocía los derechos de pesca, también fue aprobado por otro acta parlamentario, de que los guipuzcoanos y vizcaínos disfrutaban de esos derechos desde tiempo inmemorial, de que fueron los descubridores de dichas pesquerías, de que el acta parlamentario restrictivo fue emitido antes de que Terranova pasara a soberanía británica, de que a pesar de dicho acta se reconocían los derechos de pesca a los franceses y de que los tratados de comercio establecidos entre ambas Coronas autorizaban a las embarcaciones respectivas a traficar

261 Refrendan esta tradición, entre otros: ASTIGARRAGA, J.: “La Compañía General de Pesca Marítima...”, op. cit., p. 138; CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 313-328; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Estructura de los sectores agropecuarios...”, op. cit., p. 107.

262 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56.

libremente en los puertos de ambos. El propósito de Inglaterra era eliminar un competidor en las pesquerías de Terranova y su actitud permaneció invariable²⁶³.

Siendo los principales objetivos de la diplomacia española la restitución de Menorca y Gibraltar, ocupados por Inglaterra desde la Guerra de Sucesión, y la obtención de estados en Italia para los hijos de Isabel de Farnesio, las reclamaciones de los derechos pesqueros vascos ocupaban, por el momento, un puesto secundario. Pero Bizkaia y Gipuzkoa continuaron con sus empeños en los posteriores tratados que España alcanzó con Inglaterra. Así, en el Tratado de Madrid de 1721, a instancias de ambos territorios vascos, en su artículo segundo se acordó el cumplimiento del Tratado de Utrecht sin interpretaciones. Se salvaba así el escollo de la mencionada acta parlamentaria de 1698. Sin embargo, y en estricto cumplimiento del artículo 15 del Tratado de Utrecht, los ingleses continuaron vedando las pesquerías de Terranova, pretextando que los vascos presentasen “...*el privilegio escrito de su posesion, como si el de la inmemorialidad y notoriedad, sin que ninguno se la aya disputado, (no) fuese capaz de esta circunstancia...*”, tal como expresaba en 1724 el Secretario de Estado a los plenipotenciarios que acudieron al Congreso de Cambrai. En consecuencia se solicitaron a Gipuzkoa y Bizkaia que revisaran sus archivos en busca de documentación antigua que justificara sus derechos, pero el problema consistía en que carecían de privilegio escrito alguno²⁶⁴.

A medida que los territorios vascos perdían interés en la reclamación de los derechos de pesca en Terranova, para la diplomacia española se transformó en un instrumento de presión utilizable en las negociaciones con Inglaterra, y por supuesto desechable frente a otras reclamaciones de mayor calado como eran la restitución de Menorca y Gibraltar. Precisamente, con el principal objetivo de tratar acerca de Gibraltar se reunió en 1728 el Congreso de Soissons y para disponer del mencionado instrumento diplomático, la Secretaría de Estado reclamó en julio a la Provincia y al Señorío la remisión de todo documento que acreditara sus derechos en las pesquerías de Terranova. El empeño de la Secretaría de Estado fue mucho mayor que el demostrado por los territorios vascos, pues en octubre el Secretario de Estado volvía a reclamar a Bizkaia que remitiera inmediatamente sus papeles justificativos. Gipuzkoa, por su parte, remitió un informe con testimonios acerca de sus derechos de pesca en Terranova y copias de documentación contable de 1607 de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de San Sebastián, de reales cédulas sobre cuestiones relativas a Terranova de 1553, 1554, 1587 y 1639, y de la información redactada en 1697 acerca de sus derechos de pesca ante las prohibiciones, que en aquel entonces impuso Francia. Los

263 A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014. Véase también la clásica obra sobre las gestiones del marqués de Monteleón: PALACIO ATARD, V.: “Los vascongados y la pesca de la ballena. Las gestiones del Marqués de Monteleón en Londres”, *Anuario de Estudios Americanos*, 1 (1944).

264 El Señorío de Bizkaia respondía en 1725 a la Secretaría de Estado que, “...En cumplimiento de la orden que VE se sirvió comunicarme en 11 de jullio he solliçittado con insesanttes diligençias reconoçer los archivos y los ofiçios de escrivanos, y no se a podido encontrar documentto antiguo que pueda justificar el derecho que mis naturales y otros vasallos del rey mi señor Dios le guarde tienen a la pesqueria, trincheria y sequeria de bacallao en los puerttos de Terranova por otro medio que el de informaçion de testigos que se a rreçivido...” (A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014).

plenipotenciarios en Soissons presentaron además un extenso memorial refiriéndose a los derechos que a los vascos les correspondían en las pesquerías de Terranova²⁶⁵.

En lo que a las pesquerías se refiere, ni el Congreso de Soissons, ni el Tratado de Sevilla de 1729 produjeron ninguna innovación en el proceder británico. Pero la diplomacia española continuó posteriormente instrumentalizando los derechos pesqueros de los vascos. Así en 1732, quizás en el contexto de la reconquista de la plaza de Orán por la Armada, hallándose reunidos los representantes británicos y españoles en el Congreso de Sevilla, don José Patiño, considerando que el tratado de Madrid de 1721 y el de Sevilla de 1729 contemplaban el cumplimiento sin interpretaciones de las estipulaciones del Tratado de Utrecht, ordenó que se armara en el País Vasco una expedición bacaladera a Terranova, mandando a los representantes españoles que reclamaran a los ingleses la reparación de todo acto que cometieran en su contra. En la respuesta de los representantes británicos se patentiza lo vano de las maniobras diplomáticas españolas. Es más, incluso se afirma que eran los propios representantes españoles quienes no querían alcanzar un acuerdo definitivo con la Corona británica en lo concerniente a los derechos pesqueros vascos²⁶⁶. En suma, este documento sugiere que a la diplomacia española no le convenía la restauración de dichos derechos. La persistencia de esta reclamación reportaba mayores beneficios políticos que el reconocimiento de los derechos, ya que se esgrimía en todos los congresos y tratados internacionales entre otros “agravios” como la ocupación de Gibraltar y Menorca, y para obtener otras pretensiones

265 Entre otras, argumentaron que los guipuzcoanos y vizcaínos fueron los descubridores de Terranova, lo cual se atestiguaba por la toponimia: “...Hallanse en este caso los vasallos de Su Magestad Catolica vizcainos y guipuzcoanos que habiendo sido descubridores de la Ysla de Terranoba, de sus costas y puertos, dieron a los mas de ellos nombre bascongado que aun se conserban como son Plasencia, Traspaz, Santa Maria, Cunillas, Paradis, Martiris, Burichumea, Buriandía, San Lorenz chumea, San Lorenz andia, Fortuna, Miquele Portu, Chasco Portu, Señoria, Oporportu, Tres Yslas, Portuchoa y Echaideportu...” (A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014).

266 “Le papier que nous avez bien voulu nous remettre dans la conference du Seville de ce mois, contient la resolution prise par Sa Majesté Catholique a l’égard d’une representation des Biscayens et les autre sujets pour demander la droit de pecher, tendre et secher de la morue sur les côtes et dans les ports de la Terre-Neuve, fondé, comme il est dis la dedans, sur les traités qui subsistent entre les deux couronnes. Ausi bien que la notification que nous nous avez faite des ordres donnez par Sa Majesté Catholique pour l’exercice immediate du dit droit, et nôtre proteste pour tous les dommages et pertes quei pourrons être causés, faute des ordres necessaires à cette fin de la pars de Sa Majesté Britannique.

Mais comme ce droit supposé nia pas été jusqu’icy discuté et fixé dans la maniere prescrite par le Traité d’Utrecht et par ceux qui ons été faits depuis, et comme vous declarez que vous n’avez pas le pouvoir d’entrer en matiere avec nous sur cet article, le regardant comme un droit incontestable et que n’est point exposé a aucun doute ou dispute; Aussi cette resolution subite et extraordinaire et la notification que vous venez en dernier lieu de nous faire, sont toutes des circonstances qui nous paroissent bien surprenantes.

Par les Traités et par nôtre commission nous sommes pleinement autorisés de discuter et decider les pretensions respectives a l’égard du commerce, limites, etc. C’est pourquoi nous aurions lieu d’attendre que ce droit supposé des biscayens et les autres sujets de Sa Majesté Catholique auroit été mis sur le tapis pour cette fin. Mais comme vous avez déjà déclaré que cette matiere ne nous regarde point, selon nôtre idée, elle devoit avoir été communiquée par un autre canal a Sa Majesté Britannique, qui remplira nous nous asseurons ponctuellement et exactement tous ses Traités et engagements et ne manquera pas de maintenir et de proteger ses sujets dans leurs justes droits et possessions, toutes les fois qui on y voudroit portes quelque atteinte.

C’est pour ces raisons que nous ne pouvons nullement nous charges du dis papier et que nous prions messieurs les commissaires de le reprendre avec cette reponse” (A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014).

como la sucesión de los ducados de Parma y Toscana en beneficio de los hijos de la reina Isabel. En esta coyuntura era imposible que se restaurasen las pesquerías de bacalao de Terranova; a pesar de todo la Provincia procedió a elaborar un nuevo informe con testimonios de los derechos de pesca que correspondían a los guipuzcoanos en Terranova.

Aprovechando las conversaciones de paz que condujeron a la firma en 1748 del Tratado de Aquisgrán, que ponía fin a la Guerra de la Pragmática Sanción, la Provincia emprendió sus últimas gestiones serias para conseguir que la reclamación de los derechos de pesca en Terranova fuera satisfecha en un tratado internacional. Remitieron a la Corte un memorial acompañado de una copia de toda la documentación que habían aportado para el Congreso de Soissons de 1728 y para el Congreso de Sevilla de 1732²⁶⁷. Pero todo fue en vano, pues las pretensiones guipuzcoanas no fueron satisfechas, a pesar de que, como más adelante se estudiará, la Provincia en 1752 volviera a solicitar el reinicio de las gestiones para la libertad de pesca en Terranova²⁶⁸. Más tarde, en 1760, ante los ataques que los ingleses cometían en el mar, a pesar de mantenerse España neutral en la Guerra de los Siete Años, Gipuzkoa y Bizkaia remitieron sus quejas a la Corte, acompañadas por una copia de los testimonios recabados en 1732 acerca de los derechos de pesca en Terranova y de una Real Cédula de 1553, relativa también a Terranova. El rey, en septiembre de 1760, unos meses antes de entrar en la guerra contra Inglaterra en agosto de 1761, remitió a Londres un memorial exponiendo los agravios que sus vasallos vascos experimentaban desde su exclusión de las pesquerías de Terranova²⁶⁹. Es decir la reclamación de los derechos de pesca se había transformado en un mero instrumento diplomático en manos, no sólo de la Corona, sino también en los de la Provincia.

De todas maneras, concluida la Guerra de los Siete Años por la Paz de París de 1763, se trató de nuevo del restablecimiento de los derechos pesqueros en Terranova. En 1765 el Consulado de San Sebastián remitió a Terranova un barco²⁷⁰, no ya a la captura del bacalao, cuyas técnicas tras más de cincuenta años de exclusión se habían perdido, sino a su adquisición o trueque, directamente en las colonias inglesas allí ubicadas. Se suponía que Inglaterra permitiría esta actividad. Pero los ingleses no estaban dispuestos a consentir la presencia en Terranova de barcos guipuzcoanos en busca de bacalao, aunque fueran a adquirirla a los colonos, de manera que el barco fue apresado. En consecuencia, don Juan Bautista de Arizabalo y Orobio, vecino de Pasai Donibane, inició acciones para reclamar al Consulado los mil pesos que invirtió en la expedición²⁷¹.

267 A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56.

268 A.G.G.-G.A.O., R.47.

269 A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014.

270 Esta iniciativa coincide con el intento de restablecimiento de la actividad ballenera por parte de los labortanos, interrumpida desde 1756 a consecuencia de la Guerra de los Siete Años. Así, en los años 1765 y 1766 se armaron dos barcos cuyos resultados fueron penosos. Véase: PASQUIER, T. Du: *Les baleniers basques...*, op. cit., pp. 228-229.

271 "En el lugar del Pasage, jurisdiccion de la ciudad de Fuenterrabia, a trece de noviembre de mil setecientos sesenta y cinco, ante mi el escribano real publico numerario del valle de Oiartzun y testigos de yuso escritos, se constituo personalmente presente don Juan Bautista de Arizabalo y Orobio, vezino de este dicho lugar y dijo que ante el señor

Posteriormente, la reclamación de los derechos de pesca, poco a poco perdió también su peso político en el juego diplomático español. Parece que todos daban por perdidas definitivamente las pesquerías de bacalao de Terranova. En ese sentido, en 1772 la Cuarta Comisión de Gipuzkoa de la Real Sociedad Bascongada elaboró un extenso memorial, bajo el título de *Disertación sobre el descubrimiento de Terranova*. El único propósito de sus redactores era demostrar que correspondía a los vasco-peninsulares el honor del descubrimiento de Terranova, supuestamente acontecido antes de la llegada de Colón a América, y de que el ser desposeídos por Inglaterra de sus derechos de pesca constituía una grave injusticia. En otro escrito esta comisión de la Bascongada expresaba que el propósito de esta tarea era meramente honorífico, conducente a exaltar la gloria de los vascos por su descubrimiento y la de los miembros de la Sociedad Bascongada por su celo demostrado en esta labor²⁷².

Mas la historia de la reclamación de los derechos pesqueros de Terranova no culminó en un

Comisario Hordenador de Marina de este departtamentto y demas señores jueces y justicias de SM Catholica competentes, intentta husar de varios derechos y acciones por el interes y principalidad de mil pesos que dio y pago para el apresto y expedicion que hizo la ylustre Casa de Contratazion y Consulado de la ciudad de San Sebastian a los mares de Terranoba, trocada de bacalao, del navio Santa Catarina, y pedir que su comisionado don Martin de Zavaletta de aquel comercio haga las declaraciones juradas que se le pidieren por el compareciente en razon al referido apresto y expedizion y consentimientto que le supuso havia para el efecto de los ministros de esta Real Corona y la Britanica con otras cosas. Y por quanto no puede por si practicar estas diligencias y demas incidentes que resultan de ellas husando de su derecho, otorga su poder cumplido el que de derecho se requiere // (fol. 279 r.) y es necesario para valer a Phelipe Ventura Moro, procurador del numero y audiencia de dicha ciudad de San Sevastian, para que por mi y en mi nombre y representazion parezca ante dicho señor comisario hordenador de marina y demas señores jueces y justicias que combenga y pida se me entreguen y debuelban dichos mil pesos con sus intereses, daños y perjuicios que se me han ocasionado por razon de apresamiento de dicho por los yngleses de dicho navio Santa Catarina, contra la seguridad que se me supuso por el comisionado del expresado Consulado, y pida ttambien que por el suso dicho se hagan las declaraciones juradas que se le pidieren en su razon, y sobre la ia citada liberttad y consentimiento de los ministros de ambas potencias para la mencionada expedizion, y en razon de ello cada cosa o parte parezca ante SM y demas de sus señores jueces y presente pedimentos, requerimientos, protestas, consentimientos, memoriales, cartas, testimonios y demas documentos conducentes y en prueba, testigos, provanzas y demas que la hagan plena y // (fol. 279 v.) basttante tacha y contradiga quantto en contrario se dedugere, ohiga autos y sentencias interlocutorias y definitibas, consientta lo favorable y apele y suplique de lo perxudicial, y siga donde quando y como combenga...” (A.H.P.G., 3/2240).

272 “...Save la Comision la imbencible dificultad que allaran siempre [de] los yngleses en guardar xusticia a estas Provincias pero como ni todos los tiempos son unos, ni dejan de presentarse algunos mas favorables que otros, cree que seria un objeto mui digno de la Sociedad el recoger todas las pruebas que conbenzan el derecho de estas provincias para usar de ellas segun lo dictasen las coiunturas:

En los consulados de Bilbao y San Sevastian, en varias casas particulares y en San Juan de Lux, pueden hallarse documentos y memorias mui utiles a este fin; Qué gloria seria hacer una coleccion de ellas que fuese concluyente sobre el derecho de estas Provincias, Qué mas digno de la sociedad?

De esta diligencia resultarian por lo menos estas bentajas: 1ª acreditar mas y mas el celo de la Sociedad; 2ª juntar materiales que produgesen beneficio tan considerable a los bascongados; 3ª y con provar en fin la gloria de que fueron los bascongados los descubridores de Terranoba y tienen un derecho, no como quiera fundado, sino aun preferente a la pesca que se hace en ella.

La Sociedad sabra disponer lo que mas importe a su gloria y al bien del Pais, y la comision como parte de ella se contenta con proponer lo que se le ofrece en materia de tanta consecuencia que es recoger materiales y formar con ellos para la primera junta una disertacion fundada, de la qual y de sus pruebas pueda hacer la Sociedad el uso que la combenga segun los tiempos y circunstancias” (A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014).

mero acto vanidoso de exaltación patriótica. En 1781, ante las dificultades que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas experimentaba, especialmente desde la captura por los británicos de un convoy con los principales buques de la compañía, la Provincia consideró que el restablecimiento de las pesquerías de bacalao en Terranova podía constituir una alternativa al oscuro panorama comercial que se cernía. Así solicitó en la Corte que en los futuros tratados con Gran Bretaña se reclamaran los derechos pesqueros de los guipuzcoanos, remitiendo como prueba copias de los tantas veces mentados testimonios de 1697 y 1732²⁷³. Esta fue la última gestión emprendida por la Provincia y se enmarca en el contexto de los proyectos emprendidos a finales de siglo por diversas instituciones de Gipuzkoa para revitalizar algunas actividades como la pesca del litoral, tal como se observaba en el precedente capítulo, o las pesquerías transoceánicas, como en breve se comprobará. De todas maneras, esta nueva reclamación, como en todos los casos precedentes, resultó infructuosa.

En cuanto a la actividad ballenera que mayormente se desarrollaba en el Ártico, continuó ejerciéndose con posterioridad del Tratado de Utrecht. De todas maneras, tanto las dificultades ocasionadas por la Guerra de Sucesión como el desinterés por fomentar la actividad mostrado por los comerciantes y muchos inversores navales, especialmente de San Sebastián, que condujo a la promulgación de la Real Cédula de 1708 eliminando toda preferencia de venta de grasa de los guipuzcoanos sobre los extranjeros, repercutieron negativamente en el desarrollo de las cacerías de ballenas. En 1718 eran seis los balleneros guipuzcoanos existentes: el navío *San Vicente*, el navío *Santiago*, el navío *San Francisco*, el navío *San Joseph*, el navío *Santa Theresa* y la fragata *Jesus, Maria, Joseph*²⁷⁴.

4.3.2. Política de fortalecimiento de la Armada

Las dificultades de la actividad ballenera no provinieron sólo de la eliminación de la legislación proteccionista frente a la competencia externa. La renovada política de fortalecimiento de la Armada emprendida por la Corona con la connivencia de la Provincia, se tradujo en la eliminación también de la legislación que protegía a la actividad de las exigencias de barcos y marineros para servir en la Armada. Por tanto en el plazo de unos pocos años, entre 1708 y 1717, fecha en la que se elaboró un nuevo reglamento para la regulación de las levas de marinería en Gipuzkoa, se procedió a la ruptura y eliminación del sistema de organización proteccionista, en este caso de la pesquerías transoceánicas, que había permitido el desarrollo de la actividad a lo largo del siglo XVII. Y las consecuencias no pudieron ser más desastrosas...

273 "...Las mismas reverentes instancias hize a SM los años de 1714 y 15, habiendo merecido se comunicase entonzes Real Orden al marques de Monteleon embajador de Ynglaterra para las declaraciones respectivas; y por no haverse verificado el deseado efecto, y verse toda mi costa en la ultima decadencia y sin capacidad alguna para prestarse a los servicios de levas que puede necesitar SM (pues en la perdida del ultimo convoy guipuzcoano han desaparecido de ochocientos a mil hombres) tengo la honra de informar a VE de estos antecedentes, a fin de que en qualquiera ocasion de congreso o temperamento con la Gran Bretaña se digne promover los legitimos derechos de SM, reponiendoseme en la antigua indisputable posesion de la pesqueria, trincheria y sequeria de bacallao de Terranoba, de que no podran dejar de seguirse favorables consecuencias a los felizes vasallos de SM..." (A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014).

274 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/66.

En 1717 la Corona emprendió la recuperación de algunas posesiones italianas, perdidas tras el Tratado de Utrecht, con la conquista de la isla de Cerdeña. Se reiniciaron por tanto las levas de marinería de forma masiva. Las repúblicas marítimas, es decir las localidades costeras, elevaron sus quejas a la Provincia solicitando que el peso de las levas se compartiese entre los pueblos costeros y del interior. Con el propósito de conjugar los distintos intereses enfrentados en torno a las levas de marinería, a fines de 1717 el general don Antonio de Gaztañeta, vecino de Mutriku, elaboró un reglamento de los servicios de marinería de Gipuzkoa, que tras su aprobación por la Provincia, estaría en vigor a lo largo de todo el siglo XVIII²⁷⁵. Con este reglamento se consumaba la eliminación de las exenciones que las tripulaciones de los pesqueros habían disfrutado desde 1639. No hay en ella ninguna mención a los marineros enrolados para las pesquerías, de manera que en lo sucesivo todos los marineros quedaban sometidos a los servicios de marinería por igual.

La exención de servir en la Armada que habían disfrutado los pesqueros desde 1639, también fue eliminada. Así, en enero de 1718, cuando se iniciaron los preparativos de la Armada que debía dirigirse a la conquista de Sicilia, toda la flota ballenera guipuzcoana, compuesta por los mencionados seis balleneros, junto con otras dos fragatas, fue embargada para que sirviera en la expedición. Además el Ministerio de Marina solicitó la recluta de 437 marineros para que sirviesen en los barcos de guerra de dicha expedición²⁷⁶. La flota, la mayor de las aprestadas jamás por España, compuesta, entre unidades de combate y de transporte, de 439 barcos, zarpó de Barcelona en junio de 1718. Pero tras conquistar Sicilia, el día once de agosto la escuadra inglesa del almirante Byng derrotó a la española en la batalla de Cabo Passaro, cerca de Mesina²⁷⁷. Si alguna batalla naval ha influido en el desarrollo futuro de las actividades marítimas de Gipuzkoa, ésta ha sido la acontecida en el Cabo Passaro. A consecuencias de ella se perdió toda la flota ballenera guipuzcoana, de ella dos navíos y una fragata, pertenecientes a don Domingo de Jun, don Santiago de Arribillaga y don Pedro Antonio de Lazcano, hundidos o apresados durante las operaciones bélicas. El resto de la flota fue vendida a su regreso a fin de conseguir el importe de las enormes deudas contraídas por sus propietarios para el pago de las soldadas adelantadas a sus tripulaciones y de los gastos de su armamento²⁷⁸.

De todas maneras, la pérdida de la flota ballenera no significó el fin de la actividad. Anteriormente se ha indicado que gran número de marineros guipuzcoanos se embarcaban, especialmente, en los balleneros labortanos. Esta práctica se fue agudizando a partir del incremento de las levas de marinería y de la pérdida de la flota ballenera guipuzcoana. En este sentido, Turgeon señala que a partir del final de la Guerra de Sucesión, los labortanos relanzaron sus pesquerías, y que hacia 1730 un tercio de las tripulaciones de sus pesqueros -

275 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65. Véase el documento nº23 del Apéndice Documental.

276 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/66.

277 APESTEGUI, C.: "Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta...", op. cit., pp. 49-55.

278 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/66; JD IM, 2/12/70.

balleneros y bacaladeros- provenía de España²⁷⁹. En lo que a la actividad ballenera se refiere, tras el lapso decadente posterior a la Guerra de Sucesión de España, a partir de 1720 inició una fase de despegue espectacular llegando a su cenit hacia 1730-1733. Pasquier afirma que en aquel momento el 65% de las tripulaciones de estos balleneros procedía también de España²⁸⁰.

Efectivamente, desde el inicio de la renovada política belicista, la actitud mostrada por la Diputación y especialmente por su Secretario don Felipe de Aguirre fue de estrecha colaboración con los objetivos de la Corona. Pero no se trataba de una postura sumisa a todos sus deseos, sino que como se irá viendo, los servicios ofrecidos a la Corona, a costa de las vidas y el bienestar de los marineros y de la pervivencia de actividades marítimas de honda tradición como las pesquerías transoceánicas, constituyeron la compensación de diversas mercedes reales que contribuyeron tanto al afianzamiento de otras actividades, consideradas más lucrativas por la élite social de Gipuzkoa, como al aumento de las atribuciones políticas y jurisdiccionales de la Provincia, entre otras, sobre las cuestiones marítimas. Así, en enero de 1717 la Diputación comunicaba a los municipios marítimos que contribuyeran celosamente a la leva de marinería necesaria para la tripulación de cuatro buques de guerra que se hallaban en Pasaia listas para zarpar. El día 22 Hondarribia respondía que, a pesar de estar exenta de los servicios de marinería por privilegio especial, contribuiría “gustoso” a levantarla. Pero esta inicial actitud tan considerada hacia las exigencias de la Armada, se cambiaría a medida que éstas se fueron incrementando de forma vertiginosa. Así, en agosto de 1717 se solicitaron a Hondarribia 25 marineros más para otro navío de la Armada, que al final zarpó sin el concurso de los hondarribitarras. Días más tarde, la Provincia amonestaba a la ciudad por no haber obligado a sus marineros a someterse a la leva, pues lo contrario podía acarrear indeseadas consecuencias a la “libertad” de Gipuzkoa²⁸¹.

La Provincia en aquella delicada coyuntura debía demostrar la suficiente capacidad para

279 TURGEON, L.: “Pêches basques du Labourd...”, op. cit., pp. 174-175; Idem: *Pêches basques en Atlantique nord...*, op. cit., p. 260; Idem: “La crise de l’armement morutier basco-bayonnais...”, op. cit.

280 PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 263-266.

281 “El día ocho de este mes por mano de el señor Capitan General escrivi a VM para la disposicion de 25 marineros diestros que con instancia solicitava su excelencia para la maior seguridad en la navegazion de el navio San Juan Bautista de la Real Armada; y haviendo su excelencia escrito al señor corregidor, en carta que recevio antes de aier, haverse echo sin ellos a la vela, porque los marineros reusaron embarcarse; he admirado que no huviese VM dado providencia para obligarlos, ni me haia escrito lo que ha pasado en este asunto que sobre ser tan de el Real servicio puede tocar en resultas sensibles a nuestro credito y libertad; y haviendo esperado carta de VM asta el correo de anoche, despacho este propio por saver lo que ha pasado; y así me lo dira VM en respuesta con distincion para poder satisfacer a la corte y a nuestra misma obligacion. Ratifico a VM mi seguro afecto y ruego a nuestro señor que guarde a VM muchos años, de mi Diputazion en la noble y leal villa de Azcoitia 18 de agosto de 1717...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1).

Hay que tener en cuenta que precisamente por aquellas fechas se estaban introduciendo desde la Corte severas modificaciones de los gobiernos de diversos territorios forales. Desde 1715 se habían aplicado los decretos de Nueva Planta en los territorios de la Corona de Aragón. Días más tarde de esta comunicación, el día 31 de agosto una real orden mandaba el traslado de las aduanas del interior a las fronteras de la Monarquía en los cuatro territorios del País Vasco-Navarro. Por tanto los temores de la Diputación en torno a la continuidad de su “libertad” eran más que fundados y se decidió a mantenerlo a costa, entre otros, de la sangre de sus marineros.

administrar por su cuenta las levas de marinería, sin que fuera necesario el recurso a la intervención de las autoridades reales para cubrir las necesidades de la Armada. El día veinte de agosto se convocó un congreso de las repúblicas marítimas de Gipuzkoa en San Sebastián al objeto de regular las levas de marinería. Estas iniciativas concluyeron con la aprobación del reglamento de don Antonio de Gaztañeta, como anteriormente se decía. Hondarribia alegó que por ser plaza fuerte disponía del privilegio que la eximía de las levas y que únicamente debía contribuir a los servicios de marinería mediante expresa orden del rey. Tras la aprobación de este reglamento, Hondarribia trasladó sus gestiones a la Corte, informando que a pesar del privilegio de que disfrutaba había contribuido a la leva ordinaria, aún sin haber recibido orden expresa para ello. Una real orden de enero de 1718, además de satisfacer su celo en el real servicio, informaba a la ciudad que en lo sucesivo las solicitudes de levas se las remitirían expresa y directamente²⁸².

Se acaba de afirmar que tras el desastre de Cabo Passaro se intensificó el concurso de los marineros guipuzcoanos a los pesqueros labortanos²⁸³. Con esta batalla se inició la Guerra de la Cuádruple Alianza en la que España se enfrentó a la coalición de Francia, Inglaterra, Holanda y Austria. El teatro de las operaciones se trasladó también a la frontera del Bidasoa, a pesar de todo, un importante contingente de marineros guipuzcoanos a principios de 1719 se embarcó en los pesqueros labortanos, tal como se venía usando desde hacía muchas décadas, aún en los casos de enfrentamientos bélicos entre Francia y España, merced a los Tratados de Conversa firmados entre las provincias de Gipuzkoa y Lapurdi. Aunque el último de estos tratados se había firmado en 1695, en esta ocasión la Provincia no mostró ningún empeño por su revalidación. Sea porque la coincidencia dinástica en ambos Estados hacía innecesario el establecimiento de estos tratados, sea porque los intereses de la élite social y de los inversores navales de la provincia se habían transformado, en lo sucesivo, no sólo no se firmó ningún otro tratado, sino que incluso se consideró extinta su vigencia por las autoridades de la Provincia. Esta actitud constituye un precioso ejemplo del oportunismo político de la Provincia, que no se opuso a la vulneración de los contenidos del Tratado de Conversa de 1695; Tratado que fue elevado a rango de Fuero e incluido en la recopilación foral de 1696, elaborada en plena coyuntura de incertidumbres acerca del futuro político de la Monarquía. Como exponente de este cambio de actitud, en abril de 1719 la Diputación, por petición del mariscal de campo don Blas de Loia, residente de Pasaia, exhortaba a las localidades del litoral a que no permitieran el embarque de sus marineros en pesqueros labortanos, precisamente ahora que estaban en guerra con Francia y se temía una invasión²⁸⁴.

282 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

283 Efectivamente el reclutamiento de marineros “españoles” por la flota ballenera labortana se fue incrementando alcanzando su máximo en los inicios de los años 30 (PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 263-266; ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques...*, pp. 169-171).

284 “Acavo de tener haviso de el señor don Blas de Lezo que me manifiesta la noticia que ha tenido de que se an alistado muchos marineros para la pesca de ballenas y bacallao; y me previene ser esto de sumo perjuicio para el servicio de el Rei, que necesitara de marineria para los armamentos que se deveran hacer de su Real quenta en las urgencias presentes, y que combiene y es preciso que ningun marinero se extrabie. Considerava yo demas en mi conzepto esta prevenzion; pareciendome que en ocasion en que estamos amenazados tan de cerca de una ymbazion de enemigos no abria ningun hijo mio que se ausentare, abandonando el Pais y su primera obligacion de la propia defensa y de el Real Servicio; y es cosa verdaderamente reparable, que en sazon tan estrecha aian pensado el embarcarse para fuera y en navios franceses (pues no las ai de naturales) siendo ellos los que nos dan la guerra...”

Invasión que se produciría poco después, cayendo las plazas de Hondarribia y San Sebastián en manos de los franceses.

Después de la guerra se produjo un relajamiento de las exigencias de la Armada, pero las autoridades de la Provincia y los inversores navales, especialmente de San Sebastián, continuaron aplicando políticas y medidas muy poco favorables, no sólo al restablecimiento de las pesquerías guipuzcoanas, sino incluso a la continuación de los embarques de marineros guipuzcoanos en barcos labortanos. Los armadores y dueños de los balleneros de Lapurdi recurrían a enrolar marineros guipuzcoanos, además de por su destreza en la caza de ballenas, porque la parte de las capturas a ellos correspondiente no debía contribuir derecho alguno por su introducción en Gipuzkoa. Pero en 1722 se comenzó a exigir en San Sebastián el importe de tres reales y tres cuartillos de plata por cada barrica de grasa introducida, aunque pertenecieran a naturales. En su aplicación, el alcalde de esta ciudad embargó a Juan de Lerembouru, vecino de San Juan de Luz, armador del navío *Santa Clara*, 44 barricas de grasa exigiendo el importe de los derechos que les correspondían. Con objeto de evitar su importe, Lerembouru presentó un certificado de que los vecinos de Hondarribia por privilegio real estaban exentos de contribuir ningún derecho, junto con otro certificado otorgado por él en que expresaba que a Salvador de Sola, arponero y a otros ocho marineros de Hondarribia que habían navegado en dicho navío, les había adquirido las 44 barricas de grasa que les correspondían como soldadas. Añadía que, como propios de vecinos de Hondarribia, dichas 44 barricas no debían derecho alguno²⁸⁵. Pero el concejo de San Sebastián no reparó en estas consideraciones e insistió en que todos, incluidos los vecinos de la provincia, debían abonar los nuevos derechos impuestos a la venta de las barricas de grasa²⁸⁶.

Hondarribia consultó el caso con el licenciado don José Sáenz de Izquierdo, quien dictaminó

(A.M.Z., Asuntos Locales: Marina, Milicia, Caja nº 161).

285 Certificado de exención de los vecinos de Hondarribia: “Lazaro de Oronoz escrivano de su magestad y del numero de esta ciudad de Fuenterravia doy fee que los vezinos de ella por privilegios de Su Magestad son libres de todo derecho y pedido en estos reynos de España como por ellos consta a que me remito y paran en el archibo. Y para que conste de pedimiento de Salvador de Sola y otros vezinos de esta ciudad sus compañeros que parece an venido de buelta de viage del Norte de la matanza de ballenas y an apostado en los Pasages, lo signe y firme a quatro de septiembre de mil setezientos y veynte y dos...”.

Escritura otorgada por Juan de Lerembouru, armador del Santa Clara: “Yo abaxo firmado certifico y doi fe que como armador del navio la Santa Clara de San Juan de Luz zurto en el puerto de los Pasajes de buelta del viaxe de vallas, he comprado de Salvador de Zola, vezino de Fuentarravia, harponero, y de otros ocho marineros de dicha ciudad que han hecho viaxe en el dicho navio, quarenta y quatro barricas de grasas, que es el numero que les tocan au rateo de la pesca que han trahido a raçon de treze pesos escudos cada barrica, puestas en el muelle de Sant Sebastian, libra para mi de todos jeneros de derechos y gastos y por ser verdad doi esta mi certificacion para que balga a donde convenga, Pasaje, a bordo de mi dicho navio, septiembre 5 de 1722. Juan de Lerembouru” (A.M.F., E, 6, III, 2, 2).

286 “Cada barrica de grasa de vezinos y naturales de esta ciudad deve: dos reales y medio de plata por una parte y por otra uno por ciento:

A saver, un real de plata por el derecho nuevo impuesto.

Y un real y medio de plata por los derechos de los nuevos arbitrios.

Y el uno por ciento por derechos devidos al Consulado.

De suerte que en todo deve cada barrica de grasa: tres reales y tres quartillos de plata corriente a mui poca diferencia. Y lo mismo se entiende para con los naturales de la provincia. San Sebastian, 30 de septiembre de 1722. Francisco de la Rivaherrera” (A.M.F., E, 6, III, 2, 2).

que los privilegios de exención de que disfrutaba la ciudad no concernían a este caso, y que lo más acertado era no inmiscuirse en el caso en prevención de litigios con San Sebastián²⁸⁷. Añadía que lo más conveniente sería aprovechar esta coyuntura para obtener la confirmación real de los privilegios de la ciudad que habían sido lesionados en muchos puertos de la Corona. Hondarribia, en consecuencia, se abstuvo de hacer ninguna otra gestión, de manera que San Sebastián consiguió la aplicación de los nuevos impuestos prácticamente sin ninguna contradicción de entidad. El pragmatismo de las palabras de este licenciado es una muestra de las actitudes poco favorables al restablecimiento de las pesquerías que se estaban generalizando entre las autoridades de la Provincia y entre sus vecinos más acaudalados. Es más, la continuación de la crisis de las pesquerías, derivada del desastre de Cabo Passaro, les reportaba mayores resultados políticos y económicos que la restauración y restablecimiento de la actividad ballenera. Los años iban pasando pero los inversores navales no se decidían a restablecer una flota de balleneros. Además la pérdida de la flota ballenera en Cabo Passaro al servicio del rey servía de instrumento dialéctico y político para obtener la satisfacción de otros intereses.

Así en 1724, ante la solicitud hecha por la Corona de una leva de 166 marineros, San Sebastián exponía en las Juntas Generales de Azpeitia sus dificultades para cumplir con sus obligaciones debido a la escasez de marineros que padecía. Añadía que para mejorar la situación sería conveniente, entre otras, instar a la Corte por el importe de los sueldos que se debían a los marineros y dueños de los barcos perdidos en Sicilia para poder restablecer “...*la navegacion de las pesquerias desde entonces muertas...*”²⁸⁸. Hondarribia por su parte insistió en su exención de servir en la Armada, pero en noviembre de 1724 la Diputación respondía que aún no estaba claro si la ciudad gozaba o no de dichas exenciones y que como las demás localidades marítimas, al no presentarse ninguno voluntario, remitiera su lista de marineros para realizar el sorteo de los que debían acudir a la leva. Hondarribia de nuevo recurrió a la

287 “E visto el memorial presentado a la ciudad por Salvador de Sola por si y por otros compañeros suos que an estado en el viaxe de ballenas este presente año, con la novedad de obligarles a pagar en San Sevastian derechos del nuebo impuesto y arbitrios de que se vale aquella ciudad y otros tocantes al Consulado, que constan de los papeles que acompañan al dicho memorial: E visto tambien la Executoria Real de 1º de julio de 1503 que tiene esta ciudad en su archivo contra la de San Sevastian y el pribilexio de exempcion de derechos de 17 de julio de 1524 y las sobre cartas del de 22 de marzo de 1527, 10 de septiembre de 1531 y 10 de octubre de 1566, que son los instrumentos en que se a podido fundar el dicho memorial, y me parece que la dicha Executoria ni el dicho Pribilexio juegan en el caso presente por que lo determinado en la Executoria es que a los navios y demas embarcaciones de vezinos de Fuenterravia que aportaren en San Sevastian, Pasaxes y en otros puertos que refiere, cargados de bastimentos no se les quite ni obligue a vender la media carga ni se les prohiba comprar viveres por su dinero antes vien se les dexen entrar y salir libremente en los dichos puertos, y la exempcion y franqueza que contiene el dicho pribilexio es de derechos de anclaxe, prebostaxe, almirantazgo y otros tocantes al rey en todos los puertos de sus dominios cuia donacion remuneratoria de daños y servicio del año de 1521 en que ganaron [los] franceses esta plaza, hizo el señor emperador Carlos quinto a los navios maiores y menores de los vezinos y moradores de Fuenterravia, con que no hablando la dicha executoria en el caso del dicho memorial ni tampoco el dicho pribilexio por ser su concesion a embarcaciones de los naturales de esta ciudad y de derechos reales y no municipales, sera ocasion de un litigio si la ciudad toma por su quenta la livertad y desembargo de las barricas de grasa embargadas al dicho Salvador y consortes y no dandose por entendida de este caso, sera medio mas azertado solicitar con la buena coiuntura de los Diputados en Corte la confirmacion del dicho pribilexio con las ampliaciones de derechos que se an hechado menos en diferentes ocasiones y puertos. Asi lo siento salvo en todo la superior señoria de la ciudad. Fuenterravia y noviembre 11 de 1722. Don Joseph Sainz Yzquierdo” (A.M.F., E, 6, III, 2, 2).

288 A.G.G.-G.A.O., R.42.

Corte. Una Real Cédula de primero de enero de 1725, después de lanzar diversas alabanzas al celo de la ciudad y algunas vanas excusas de su omisión, aseguraba que en lo sucesivo el rey solicitaría con puntualidad y expresamente las levas a Hondarribia²⁸⁹.

Igualmente, en julio de 1726 ante una nueva leva solicitada, la Provincia respondió a don José Patiño que se hallaba desprovista de marinería suficiente a causa de haber “...cesado la navegacion de Terranova y otras en que se criava desde que en la expedicion de Sicilia se perdieron los navios de vecinos que fueron cargados de quenta de SM y no haviendose aun satisfecho su valor ni los fletes y sueldos de los marineros se ven sus dueños imposibilitados de fabricalos otros con que continuar sus comercios...”. A continuación solicitaba el abono de dichas deudas ocasionadas por el desastre de Cabo Passaro²⁹⁰. En suma, la pérdida de la flota servía para dibujar un falsario estado decadente de la marinería de Gipuzkoa y justificar ante las autoridades de marina la necesidad de rebajar sus exigencias, además de para solicitar otras medidas como la devolución del valor de la flota perdida en dicha batalla. Pero las verdaderas causas del “escaso” número de marineros no eran los expuestos por la Provincia, al contrario, tal como informaba el Abad de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Hondarribia al concejo de la ciudad, se debía a que la mayoría y los más diestros se hallaban embarcados en balleneros y en mercantes dirigidos a las Indias²⁹¹. La tan mentada escasez era muy relativa, pues junto con esta carta la Cofradía remitió una lista de los marineros -se supone de los que se hallaban presentes en la ciudad-, que alcanzaba la cifra de 102 miembros.

Efectivamente, con objeto de disponer en todo momento de los datos acerca de la marinería disponible y evitar el absentismo de sus deberes militares, las Juntas Generales, reunidas en Ordizia en 1727, designaron una comisión para que, tras estudiar la cuestión, propusieran diversas medidas. Esta comisión dictaminó que se debía apremiar a las localidades costeras para que todos sus marineros se asentaran en las listas de las cofradías y que se debía exhortar al Consulado de San Sebastián para que los armadores no admitieran en sus tripulaciones a marineros que no figurasen en las listas. Listas que, a fin de garantizar su corrección, se debían redactar cada año tras el regreso de “...los navios ternobeses...”²⁹². En consecuencia, a principios de 1728 la Diputación demandaba a las localidades costeras que remitieran las listas de sus marineros y que se formasen al efecto los libros de las cofradías²⁹³.

289 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

290 A.G.G.-G.A.O., R.43.

291 “Diego de Basterrechea, Abad maior de la Cofradia y hermandad de San Pedro dize que para la leva de la marineria de orden de SM para la tripulacion de los baxeles de guerra que se aprestan en la villa de Santander, tiene noticia se an repartido a VS por esta MN ML Provincia de Guipuzcoa catorze marineros de sus hijos sobre el corto numero que ai presentes de ellos a causa de estar muchos absentes en la navegacion de ballenas y de Yndias y de los presentes los mas se hallan con crecida familia de muger y hixos, atenedos a su industria y travaxo personal para mantenerse...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1).

292 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65.

293 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

Por medio de las pocas listas que se han conservado, se constata la masiva asistencia de los marineros guipuzcoanos a los pesqueros labortanos. En 1728 de Pasai Donibane se enrolaron en balleneros labortanos 40 marineros y en Zumaia otros 40²⁹⁴. Junto con la lista remitida, el concejo de Pasai Donibane advertía a la Provincia que muchos habitantes de los pueblos del interior de los alrededores se habían embarcado en los balleneros, con la complicidad de los armadores, lo cual redundaba en perjuicios a los marineros asentados en las cofradías, pues eran los únicos sujetos a las levas. En consecuencia, solicitaba a la Provincia que adoptara las medidas pertinentes para acabar con este abuso²⁹⁵. En ese sentido, en septiembre de 1728 la Diputación comunicaba a las repúblicas marítimas que no permitieran el embarque de ningún marinero no asentado en las cofradías²⁹⁶. Con todo, en 1729 en Hondarribia, de 203 marineros asentados en su Cofradía, 155 (el 76%) -136 vecinos de la ciudad y otros 19 de Irun- se hallaban embarcados en balleneros labortanos, frente a los 8 (el 4%) embarcados en mercantes dirigidos a las Indias, 27 (el 13%) alistados en la Armada, y 13 (el 6%) que entonces se hallaban en la ciudad²⁹⁷. De Pasai Donibane este año se embarcaron 62 marineros vecinos del lugar²⁹⁸.

En diciembre de 1728 don José de Patiño remitió una real orden que a primera vista trataba de poner solución a los problemas que afectaban a las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas. Mandaba que, a petición de “...*diferentes vecinos de la ciudad de San Sevastian...*”, los derechos reales de la recientemente erigida Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, se entregasen a los propietarios de los balleneros perdidos en Cabo Passaro, como importe de los fletes de aquella expedición, para que los destinasen a la reconstrucción de la flota ballenera. Pero también en este caso, la pérdida de la flota ballenera y su reconstrucción constituían un mero artificio dialéctico para justificar otros mandatos que la real orden incorporaba. En primer lugar, para tripular los barcos de la Compañía de Caracas y los de los balleneros a construir, así como para atender las necesidades de la Armada, prohibía el embarque de marineros guipuzcoanos en barcos extranjeros. En segundo lugar, y con el mismo propósito, ordenaba que se aplicara en Gipuzkoa la Matrícula de Marineros²⁹⁹. Este

294 A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.Z., Asuntos Locales: Marina, Milicia, Caja nº 161.

295 “...que a dicha pesqueria se han embarcado diferentes marineros de los lugares circunvezinos sin que se haian alistado ni matriculado en parte alguna y los armadores y maestros de dichos navios los han admitido faltando a lo que VS tiene ordenado y siendo esto en detrimento de los lugares maritimos para qual quiera leva que se ofrezca. Espero que VS tenga presente para dar las providencias que observen tan justa orden de VS...” (A.M.P., E, 6, I, 3, 1).

296 A.M.Z., Asuntos Locales: Marina, Milicia, Caja nº 161.

297 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

298 A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

299 “Haviendose echo instancia a Su Magestad por diferentes vecinos de la ciudad de San Sevastian para que los mande satisfacer en el producto de los derechos reales de la carga de el registro, concedido por Su Magestad a esa provincia para navegar a Caracas, el importe de el valor de los fletes de diferentes navios que les pertenecian y se perdieron el año de 1718 en la expedicion de Sicilia, ha venido Su Magestad en condecender a la instancia referida con la precisa conduccion de que el importe expresado se haia de comberttir en la fabrica de nuevos navios para navegar a la pesqueria de vallas, segun proponian los propios interesados, y con este motivo ha considerado SM que tanto para los navios de el registro anual expresado y los que se han de apromptar para la pesqueria de vallas, como para las tripulaciones de los navios de la Real Armada, que se fabrican en los astilleros de los Pasages, y otras

documento sugiere que algunos inversores navales de San Sebastián, a todas luces interesados en la Compañía de Caracas, fueron quienes promovieron esta real orden, en lo referente a la prohibición de embarcarse en barcos extranjeros. Extremo que se dilucidará a continuación.

Esta real orden fue interpretada a su manera por la Provincia. En marzo de 1729 la Diputación comunicaba a las repúblicas marítimas el contenido de la misma, haciendo hincapié únicamente en que nadie se embarcase en barcos extranjeros y que todos los marineros se asentasen en las listas de las cofradías. Solicitaba también que se remitieran a la Diputación las listas de los marineros. En lo referente a la aplicación de la Matrícula de Marineros no hacían ninguna mención. Esta cuestión fue arrinconada por las autoridades de la Provincia ya que la introducción de la Matrícula suponía, en beneficio de los oficiales de Marina, una gran merma de sus facultades de control sobre la marinería guipuzcoana, indispensable para las diferentes empresas marítimas que se desarrollaban en Gipuzkoa. El concejo de Pasai Donibane respondía que la prohibición de embarcarse en pesqueros labortanos sería de difícil aplicación al menos en los 28 vecinos de su comunidad que habían ya recibido los adelantos de sus soldadas. Consideraba imposible obligarlos a devolver ese dinero que en parte habrían gastado en ropa, víveres, etc., para el viaje. Remitía también una lista con los 63 marineros de Pasai Donibane embarcados, junto con otra lista con 47 marineros de otras localidades que se hallaban ya embarcados en los 20 balleneros labortanos que se hallaban en el puerto de Pasaia, procedentes 14 de Pasai San Pedro, cuatro de Lezo, cinco de Hondarribia, cuatro de Altza, cuatro de San Sebastián, uno de Oiartzun, siete de Erreterria, tres de Hernani, uno de Zarautz, tres de Zumaia y un navarro³⁰⁰.

En este momento estalló una verdadera guerra entre las autoridades de la Provincia y un potente grupo de comerciantes e inversores navales, muchos interesados en la Compañía de Caracas, contra los armadores, inversores y propietarios -labortanos y guipuzcoanos-, de los balleneros en torno a la disponibilidad de la marinería guipuzcoana. Conflicto que dificultaría aún más el desarrollo de una flota ballenera propia en Gipuzkoa. Las prohibiciones de embarcarse en barcos extranjeros impuestas por la Corona, apoyadas por las autoridades de la Provincia y, al parecer, instigadas por un poderoso sector de inversores navales de San Sebastián, eran muy perjudiciales para la continuidad de las actividades de la flota pesquera labortana, especialmente de la ballenera con base en el puerto de Pasaia, que era tripulada en parte importante con marinería de Gipuzkoa³⁰¹. San Juan de Luz y Ziburu emprendieron sus

precisas ocurrencias que haia, es combeniente dar providencia para que no falte marineria y saver a punto fijo el numero de la de naturales de esa provincia que actualmente ai dentro y fuera de ella y que no se extravie de esos parages a los de otra dominacion en navios que no sean de naturales. Y teniendo tambien Su Magestad presente que estos mismos fines fueron los principales que motibaron las ordenes dadas anteriormente a VS para hacer las matriculas de la marineria en esa provincia, manda Su Magestad que VS discurra y practique el medio de egecutarlas quanto antes y que no se extravien en adelante marineros algunos de esa provincia ni se empleen en navios de otras potencias, con perjuicio de el Real Servicio y de la navegazion y comercios de naturales vasallos de Su Magestad, haciendo observar VS las ordenes reales de la prohibicion que ai en este asunto y lo que sobre ello esta prebenido en la cedula expedida en 15 de marzo de 1609: Lo que participo a VS de su real orden para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde a VS muchos años como deseo, Madrid 18 de diziembre de 1728..." (A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.D., Libro VI).

300 A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

301 Estas dificultades por proveerse de marinería guipuzcoana constituyeron una causa más de la decadencia de la

gestiones ante la Provincia para evitar que fueran desprovistos de marinería. A raíz de sus propuestas, a mediados de marzo, la Diputación comunicaba a las localidades costeras que las prohibiciones impuestas no eran absolutas, que tan sólo se debían aplicar en caso de que se perjudicara al Real Servicio o a la navegación de los naturales. Al no existir en aquel momento ninguno de las dos precisiones, autorizaba que los marineros se embarcaran en los balleneros³⁰².

El detonante del conflicto fue la leva de 600 marineros solicitada en agosto a Gipuzkoa. El Ministro de Marina de San Sebastián solicitó a Hondarribia una leva de 80 marineros. La ciudad respondía a las autoridades de marina y también a la Corte, que estaba en espera del regreso de los balleneros para aplicar la orden y que mientras tanto se hallaba carente de marineros para cumplir la orden. Pero don José de Campillo y Cossio, Ministro de Marina de San Sebastián también denominado Comisario Ordenador de Marina, no se avino a razones y exigió a la ciudad que se esforzara en alistar el número de marineros asignado, en atención a “...que el reparto que se ha hecho ha sido a proporcion de seiscientas plazas que se han pedido a la provincia, y en el supuesto de que de ese vecindario se emplean mui cerca de quinientos hombres cada año en la pesca de la vallenga...”. El dato debía ser verdadero, pues en la respuesta remitida por la Ciudad al Ministro de Marina de San Sebastián en vez de negarlo afirmaba que “...me dize que mi vezindario se compone de 500 marineros que sin duda sera entrando en este numero los lugares de mi jurisdicción...”³⁰³; Se refería a Irun, Lezo y Pasai Donibane que pertenecían a su jurisdicción. La Provincia una vez más decretó la prohibición de embarcarse en barcos extranjeros imponiendo esta vez una multa de 50 ducados a los infractores, al tiempo que insistía en el cumplimiento de la leva³⁰⁴. A fines del mes de septiembre la Provincia insistía de nuevo a las localidades marítimas que se esforzaran en el cumplimiento del envío de los marineros solicitados, añadiendo que todos los que navegasen en barcos balleneros y mercantes fuesen inscritos en las listas de las cofradías³⁰⁵.

Como resultado del incremento de la presión por parte de la Corona y de las autoridades de la Provincia, se produjo la generalización de las prácticas fraudulentas con objeto de evitar los servicios de marinería en la Armada. Así, tal como informaba Pasai Donibane a la

actividad ballenera labortana a partir de los años 30 del siglo XVIII (PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 263-266; ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 175-178.

302 “Las villas de San Juan de Luz y de Ciburu me han representado los grandes perjuicios que se les ocasionan por el impedimento puesto a los marineros hijos mios para embarcarse en navios de naturales suios por haver entendido absoluta la orden de el Rey, que comuniqué a VM en cartta de 7 de este mes, y deviendo entender la prohibicion ordenada por ella solo en caso de que medie algun perjuicio de el Real servicio y de la navegacion y comercio de los naturales vasallos de su magestad y no mientras dege de haver estos motivos, he querido adbertirlo a VM para que en esta inteligencia no impida a sus naturales el que se embarquen a la pesqueria de las vallengas pues no ai actualmente navios de su magestad ni de naturales para cuiu tripulacion hagan falta...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1).

303 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

304 A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

305 A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

Diputación, un importante número de marineros, especialmente los residentes en localidades cercanas a los puertos, a fin de evitar ser incluidos en los sorteos de marinería, no se asentaban en las listas de las cofradías, con la connivencia de los armadores de los balleneros que preferían enrolar a estos marineros no inscritos en cofradías, pues de ese modo no corrían el peligro de quedarse sin tripulación a consecuencia de una inoportuna leva de marinería. Las autoridades de la Provincia también recurrieron a prácticas fraudulentas, solicitando a las localidades costeras elevados números de marineros, cuyo cálculo no se establecía en función de la cantidad de marineros asentados en las listas de las cofradías, tal como contemplaba el reglamento de levas, sino de acuerdo con las estimaciones realizadas del número de marineros, alistados o no en las cofradías, embarcados de cada puerto en los balleneros. A resultas de ello, a las cofradías se les exigía el reclutamiento de importantes contingentes de sus hermanos, que eran quienes siempre debían atender las exigencias de la Armada, al tiempo que los marineros no alistados se empleaban en las navegaciones que más les convenía³⁰⁶. Además, tal como advertía Hondarribia al Ministro de Marina de San Sebastián don José de Campillo, con objeto de obviar los servicios en la Armada, los marineros “...*que havian venido del viaje de ballenas que embarcaron en navios de Francia apenas llegaron quando sin haver venido a sus cassas se havian embarcado para la costa de Francia y para el norte con cargas de grassas y barbas de ballena...*”³⁰⁷.

La Provincia, temiendo quizás que la Corona adoptara medidas drásticas, al tiempo que

306 “Muy noble y mui leal Provincia de Guipuzcoa. El dia 2 del corriente recevi con todo aprecio la de VS de 30 del hultimo mes en que me participa que para el servicio que VS haze a SM en la presente leva de marineria por repartimiento me an cavido 40 marineros y me remite lista de haverse embarcado de mis havitadores en el hultimo viaje de la pesqueria de valenas 112 hombres. Y en su vista devo poner en la considerazion de VS que en el papel que dispusieron los señores diputados de VS don Bernardo de Arozena y Falcorena y don Domingo Gregorio de Jun Ybarbia, fueron de sentir que quando se ofreziesen yguales y otras levas de gente de mar de mucho numero se devia representar a SM no poderse dar mas de la 4ª parte de la gente de mar que se hallase existente. Y porque en este repartimiento me a cavido no la quarta parte sino aun la mitad, su cumplimiento me dejara imposibilitado a cumplir con los socorros que mis havitadores han practicado hazer en temporales a los navios de la Real armada y particulares que acuden a este puerto como a unico del distrito de VS de cuiá falta se podran experimentar muchas desgracias y naufragios en descredito de este puerto.

Como reconozera VS de la lista que yncluío, los marineros que de mi territorio se embarcaron en el hultimo viaje de la pesqueria de ballenas son 30 y mas 17 muchachos de 14 a 18 años, 11 carpinteros y 2 toneleros que no se an reputado nunca por marineros; Y los 52 hombres que demas de ellos refiere la lista de VS son de los lugares circun vezinos y no de mi territorio. Y si los dueños o armadores de los navios han ynformado a VS ser los tales de mi territorio, lo an echo por cubrir su error en haverles admitido para dicho viaje sin que les conste estar matriculados en las cofradías de la jente de mar, como de facto no estan asentados; Y si lo dispuesto por VS en su Junta General de la villa de Villafranca, no se cumple ymbiolablemente por los dueños, armadores o maestros de navios, comerciantes, como no lo an practicado, acarreará perniciosas consecuencias para los lugares marítimos, por todo lo qual paso a suplicar a VS con mi maior rendimiento se digne de tomar sus altas providencias a fin de que los navegantes que aportaren a este puerto, por falta de aiuda de chalupas no esperimenten ningun naufragio, minorando a este fin el numero que VS me a repartido, y expedir sus hordenes con penas a fin de que los dueños, armadores o maestros de navios, comerciantes no admitan a ningun hombre para su equipaje sin que les conste en forma estar matriculados en el libro de cofradia de gente de mar, para que por este medio las republicas marítimas tengamos el alivio de tener copia sufiziente para el repartimiento que se deviere hazer para el Real Servicio a que siempre me he dedicado con los esfuerzos que a VS constan. Y repitiendo mi larga obligacion a los preceptos de VS, deseo que nuestro dios le guarde muchos años. Pasaje y de mi Aiuntamiento de 6 de 8re de 1729...” (A.M.P., E, 6, I, 3, 1).

307 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

instaba a todos los marineros su inclusión en las listas de las cofradías³⁰⁸, reunió una comisión para que estudiase si se precisaban nuevas medidas legislativas que regulasen los servicios de marinería. La comisión dictaminó que los reglamentos vigentes eran suficientes y adecuados y que únicamente se debía proceder a su estricto cumplimiento por la Provincia, insistiendo que las localidades del interior remitieran anualmente las listas de marineros a la Diputación, redactadas “...*en bolviendo los navios ternobeses...*”³⁰⁹.

Otro factor que en lo sucesivo se incluiría en este conflicto sería el de la inversión de capitales guipuzcoanos en el armamento de los pesqueros labortanos e incluso en la construcción y apresto de balleneros propios. Efectivamente, tal como se ha ido mencionando en las páginas precedentes, a lo largo de la historia de las pesquerías transoceánicas, al igual que sucedía con los marineros, era habitual la inversión de capitales guipuzcoanos en los pesqueros labortanos. Así, en las listas de balleneros, calificados como franceses, que invernaron en Pasaia en 1728 y 1729 aparecen varios comerciantes e inversores guipuzcoanos como propietarios de dichas embarcaciones. Es el caso de don Martín de Zabaleta, los Daragorri -originarios de Lapurdi-, doña Ángela de Mirubia, don Manuel del Cerro, etc., que como más adelante se verá actuaban como consignatarios de los propietarios y armadores labortanos en el apresto y armamento de sus pesqueros en Pasaia. Además a partir de 1729 se constata el apresto de algunos balleneros guipuzcoanos. El ballenero *San Francisco*, que en la lista de marzo de 1729 aparecía bajo la dirección de doña Ángela de Mirubia, era al parecer de su propiedad, tal como se expresa en otros documentos que se analizarán en breve.

Además consta que en octubre de 1729 el capitán Simón de Celarain estaba construyendo en Pasaia un ballenero para la sociedad integrada por don Santiago de Salaberria, don Pedro Antonio de Berroeta, vecinos de Errenteria, y don José de Yerobi, de San Sebastián³¹⁰. El reinicio del armamento de balleneros guipuzcoanos y, en suma, la inversión de capitales en la actividad pesquera, serían instrumentalizados por las distintas partes en liza, en perjuicio, evidentemente, de la ampliación de las inversiones en las pesquerías. En diciembre de 1729 una real orden emitida por Patiño confirmaba los temores de la Provincia, pues mandaba la inmediata introducción de la Matrícula de Marineros en Gipuzkoa. Añadía que se prohibiese bajo severas penas el embarque de marineros en barcos extranjeros y de marineros no matriculados en barcos guipuzcoanos. Patiño justificaba estas medidas por el hecho de que en contra de esas órdenes algunos armadores guipuzcoanos trataban de “...*atraer y introducir...*” a los marineros en la caza de la ballena. Es decir, las órdenes ya no se limitaban a prohibir el embarque en barcos extranjeros, sino que censuraban incluso la inversión de capitales en el armamento de balleneros, sin distinción de si se trataban de labortanos o guipuzcoanos³¹¹. En

308 A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

309 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

310 A.H.P.G., 3/2506.

311 “En 18 de diciembre de el año proximo pasado prebina a VS de orden de el Rey se egecutase la Matricula de la Marineria de esta provincia como estaba antteriormente mandado y que en consecuencia a ella no se permitiese que marinero alguno se emplease en otros navios que en los de su magestad y en los de el comercio de esos naturales, embarazando con las mas estrechas providenzias el servicio de esta marineria en vageles extrangeros, y haviendo entendido ultimamente su Magestad que sin embargo de esta Real disposicion se inttentta por algunos armadores

suma, la propia actividad ballenera comenzaba a ser puesta en entredicho a juzgar por las palabras de Patiño³¹².

A pesar de la amenaza de castigos, los marineros comenzaron a enrolarse en los pesqueros labortanos. En consecuencia, a principios de enero de 1730 la Diputación advertía a las autoridades municipales de los pueblos costeros “...*que si en ello haberiguare ai la mas lebe tolerancia de parte de las justicias, acordare las providencias que sean conducentes a la consecucion de el remedio...*”³¹³. Efectivamente, las autoridades de municipios con fuertes intereses pesqueros como Hondarribia no estaban dispuestas a transigir con las reales órdenes, que de aplicarse supondrían la pérdida del principal empleo de la mayoría de sus habitantes. Del acuerdo adoptado por esta ciudad, el día ocho de enero, se deduce que el origen del problema estribaba en que no había en la provincia suficientes embarcaciones como para

nacionales para la pesca de vallas atraer y introducir a los citados marineros, me manda Su Magestad repetir a VS disponga se egecutte luego con la maior exactitud la referida matricula y haga saver a todos los comprehendidos en ella que qualquiera que tome partido para servir en navios extrangeros sera tratado y castigado como desertor y para que se sepa el paradero de los que se embarquen en navios de esos naturales quiere tambien SM que VS haga saver a los capitanes o armadores no recivan marinero alguno que no presentte certificacion de estar matriculado con expresion de su naturaleza, lista o cofradia en que esta asentado, cuia relazion individualmente pasara el cittado capitan o armador a la Diputazion de la Provincia para que en ella conste el destino de la marineria que se halla fuera, imponiendo VS a los capitanes armadores de esa provincia la multta de veinte ducados por cada marinero que recivan sin la expresada circunstancia. Todo lo qual me manda su magestad participar a VS para su puntual cumplimiento esperando de su celo practicar quantas diligencias quepan en la posibilidad asi para conserbar y aumentar sus marineros naturales como para que no se empleen en otros navios que en los de Su Magestad y los de la patria...” (A.M.P., E, 6, I, 3, 1).

312 CiriQUIAÍN Gaiztarro se limita a mencionar de pasada la responsabilidad de la Corona y de su política naval en la decadencia de la actividad ballenera. A pesar de que el objeto de estudio de su obra es “la pesca de la ballena”, y aunque en la página 305 constata que “...los pescadores vascos solían llegar hasta las aguas de Terranova, gracias a la <<conversa>> con los labortanos, si no como balleneros, como bacaladeros al menos...”, estudia con amplitud en las páginas 305 al 313 los acontecimientos acaecidos en torno a la prohibición francesa de pescar en Terranova, y en las páginas 313 al 323 hace lo propio con el tratado de Utrecht y la posterior prohibición inglesa. Aunque consciente de que la pérdida de las pesquerías de Terranova no repercutieron en absoluto en la actividad ballenera, tal como advertía en las páginas precedentes, trata de extender los efectos de la prohibición inglesa sobre dicha actividad, afirmando en la página 317 que “...Acaso al marqués de Monteleón le pareciera que con la redacción del artículo 15 del Tratado, tal como ha quedado transcrito, pero en latín, quedaban a salvo los derechos de los **balleneros** y bacaladeros vascos en Terranova...”, y en la 323, refiriéndose al Tratado de Madrid de 1721 que “...Era un reconocimiento explícito de los derechos de los **balleneros** vascos a pescar en Terranova...”.

Trata a continuación de obviar en lo posible las dificultades experimentadas por la actividad ballenera -su verdadero objeto de estudio- a consecuencia de la aplicación de la política de la Corona. Al embargo y pérdida de la flota ballenera en Cabo Passaro en 1718 dedica unas pocas líneas en la página 324. En la 325 afirma que además de las prohibiciones inglesas hubo otras causas que motivaron la decadencia de las pesquerías, mencionando las levas de marinería. Pero a principios de la página 326 vierte la sorprendente afirmación de que “...Pero no tenemos por qué entrar en este tema que es ajeno al propósito que perseguimos. Basta con insinuarlo.

Pero volviendo a la prohibición inglesa, a los vascos, para pescar en Terranova, que es el que de momento nos interesa...”. Continúa así relatando los acontecimiento en torno a Terranova hasta la conclusión de este capítulo en la página 328. Al comienzo del siguiente capítulo, en la página 329 tras mencionar de nuevo que los últimos balleneros se perdieron en 1718 pasa a relatar las vicisitudes de la creación de la Compañía Ballenera de San Sebastián. Esta monografía, publicada por primera vez en 1961, pertenece evidentemente a otra época en la que no era posible poner en tela de juicio las gestas militares del Estado por muy alejadas que estuvieran en el tiempo, o así lo debía sentir el autor (CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit.).

313 A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

emplear a todos los marineros que se enrolaban en los balleneros. Añadían que embarcándose en los pesqueros labortanos obtenían mejores condiciones laborales y además ejercían diversos oficios y funciones de mando y responsabilidad como capitanes, contra maestres, pilotos, arponeros, etc. En cambio en la Armada y en los mercantes de la Provincia, incluidos por supuesto los de la recientemente erigida Compañía de Caracas, no gozaban de esas ventajas (Véase la tabla nº 5).

Tabla 5: Cargos de marineros embarcados en balleneros labortanos			
	Hondarribia	Pasaia	
	1729	1728	1729
Capitanes	2	2	
Pilotos	2		3
Contra maestres	1	6	5
Dispenseros	1	1	2
Arponeros	22		
Maestres de chalupa	11		
Carpinteros			13
Toneleros	4		1
Guardas			1
Artilleros		7	
Marineros	93	23	37
Grumetes		1	

Fuente: A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

En suma, se decidió solicitar a la Provincia que, de aplicarse las prohibiciones de embarcarse en los pesqueros labortanos, se garantizasen a los marineros guipuzcoanos las mismas condiciones laborales en sus nuevos destinos³¹⁴. Para conferir más apoyos a sus demandas, el

314 “Que se represente por la ciudad y todos sus vezinos los incombinientes que pueden resultar de la Real Orden con toda reverencia, lo primero que en esta provincia no ay navio alguno para la pesqueria de ballenas; Lo segundo que los naturales de esta ciudad se allan empleados en algunos navios del reyno de Francia de capitanes, contra maestres, pilotos, arponeros y otros empleos para la pesqueria de ballenas; Lo tercero que en interin que se ofrezca ocasion de

concejo de Hondarribia negaba la existencia de balleneros guipuzcoanos. Es decir, para conseguir que se autorizara el embarque de marineros guipuzcoanos en pesqueros labortanos no era conveniente aceptar la existencia de pesqueros guipuzcoanos.

Tal como expresaba el concejo de Hondarribia, no eran las autoridades de Marina y la Corona los únicos interesados en la aplicación de las prohibiciones de embarcarse en pesqueros labortanos. También los comerciantes e inversores navales, sobre todo de San Sebastián, interesados en la Compañía de Caracas, se mostraban a favor de limitar la actividad ballenera, como unas páginas antes se insinuaba. Efectivamente, los altos salarios y las óptimas condiciones laborales que los armadores y dueños de los pesqueros labortanos ofrecían a los marineros guipuzcoanos, entre otras razones, tanto para incitarles a que se embarcaran en sus pesqueros a pesar de las prohibiciones y amenazas vertidas por las autoridades, como para contrarrestar la competencia que, en cuanto a la disponibilidad de la altamente cualificada marinería guipuzcoana, podía suponer la creación de nuevas empresas marítimas -caso de la Compañía de Caracas-, provocaban que los marineros se embarcaran de forma masiva en sus pesqueros y no estuviesen dispuestos a trabajar en otras navegaciones, a menos que les ofrecieran similares condiciones laborales. Condiciones que eran consideradas muy onerosas por los directores y accionistas -entre quienes se encontraban la Provincia y la Corona- de la Compañía de Caracas. En este sentido, en la respuesta remitida el día diez de enero por don Nicolás de Echebeste, comerciante de San Sebastián, a don Francisco Antonio de Casadevante, alcalde de Hondarribia, acerca de la postura de San Sebastián en torno a esta real orden, se insistía en que apoyaba la real orden debido a que la Compañía de Caracas se hallaba desprovista de marinería³¹⁵.

No sería de extrañar, incluso, que detrás de las prohibiciones mandadas por Patiño se hallaran las gestiones emprendidas por los comerciantes de San Sebastián, deseosos de disponer de una mano de obra barata, abundante y cualificada. Hipótesis que alcanza mayores visos de realidad teniendo en cuenta que la orden de introducir la Matrícula en Gipuzkoa, mandada por Patiño en la mencionada real orden de 10 diciembre de 1729, no era sino una mera maniobra de presión lanzada a las autoridades de la Provincia, a modo de advertencia, para que se decidieran, entre otras, a aplicar de manera estricta la prohibición de embarque en barcos extranjeros. Ello se deduce también, tanto de que en dicha real orden no se insistiera más acerca de las medidas a adoptar para la introducción de la Matrícula en Gipuzkoa como

emplearse en los navios de su magestad y de los naturales de esta provincia de necesidad an de experimentar la falta de sus precisos alimentos y de sus familias; Lo quarto que se le suplique a su Magestad se les de para navios de su Real servicio, en el caso que fuere servido mandarles se empleen en el, como en las embarcaciones de los naturales de esta reyno, los empleos correspondientes a los que ocupan en navios de Francia; Y lo quinto por que de la obserbancia de la Real orden se subseguira la despoblazion de esta ciudad...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1).

315 “De Echeveste para Casadevante. Muy señor mio, aprecio a VM como devo los favores que merezco a VM en su carta de 6 del corriente y respondienddo a su contenido dire que esta ciudad esta en animo de executar puntualmente la orden de la Diputazion, que en cumplimiento de la del Rey, prohíve el envarco de marineros naturales en navios extraños. La execuzion viene cometida a los alcaldes que quedan con este cuidado, y por lo que toca al Pasage, el rexidor que asiste en la torre de aquel puerto. Sobre este asunto esta algo vivo el señor Patiño, y mire VM si lo estara si se le dize que por haverse estraviado nuestros marineros a navios extraños estan como podra subceder desabiados los de la Compañia, en que interesa el Rey, su servicio, la Patria, y tantos hombres de vien, y es extraño que para estos con ser del Pais no aya gente, y que sobre a los que no son de esta calidad...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1).

de que se conminara a que los marineros se asentaran en las listas de las cofradías. Patiño, sin duda alguna, no desconocía que la introducción de la Matrícula consistía un contrafuero y que se opondría toda la Provincia.

El día 22 de enero de 1730 remitió Hondarribia su memorial a la Diputación con las demandas acordadas unas jornadas antes. Dos días después respondía la Diputación que no había razones para justificar el embarque de los marineros naturales en los barcos extranjeros. Máxime habiendo en la provincia barcos de la Compañía de Caracas en donde se les ofrecía soldadas superiores que las que percibían en los pesqueros labortanos e incluso en los cuatro balleneros guipuzcoanos, existentes a la sazón³¹⁶. Es decir, tanto los balleneros labortanos como la Compañía de Caracas recurrieron a conceder importantes incentivos salariales con el propósito de atraerse a la marinería. Pero la Compañía de Caracas, a pesar de ofrecer las mismas ventajas salariales siempre se hallaba en desventaja debido a las características de sus expediciones. Los salarios no se pagaban en función de los meses o de la duración del trabajo, sino que se establecían por viaje. Esto es, los marineros cobraban más o menos soldadas en función de la cantidad de viajes en que navegaran. Por tanto, a pesar de ofrecer las mismas ventajas, los marineros de la Compañía de Caracas cobraban mucho menos que los de los balleneros, por el simple hecho de que las expediciones caraqueñas eran de mucha mayor duración. Habitualmente, duraban más de un año³¹⁷, período en el que en los balleneros se podían enrolar en dos expediciones. En suma, ni eran cuatro los balleneros guipuzcoanos existentes, como en breve se podrá comprobar, ni los salarios y condiciones laborales de la Compañía de Caracas eran mejores que las de los balleneros labortanos.

En ese sentido, Hondarribia elevó a la Corte un memorial solicitando que los marineros guipuzcoanos fuesen empleados en los barcos naturales con las mismas condiciones que en los pesqueros de Lapurdi³¹⁸. Al mismo tiempo, los representantes de San Juan de Luz y el Comandante General de Bayona instaron a la Provincia, en nombre de la buena correspondencia entre ambos territorios fronterizos, que iniciara gestiones para permitirles enrolar al menos los arponeros y maestros de chalupas que precisaban en sus pesqueros. Pero mediante real orden de 24 de enero Patiño desestimó su petición. Días más tarde, a mediados

316 “He recibido con mucha estimacion la cartta de VM de 22 de el corriente y en su respuesta devo decirle que la orden de el rey que comunique a VM como a los demas puertos me da tan poco arvitrio como habra VM visto por ella para que no se egecute enteramente su disposicion: pero haviendose completado con tanta dificultad la ultima leba de marineria con que el rey me mando servirle, por el corto numero a que se ve reducido este gremio, me persuado que aun quedando poco resguardados los puertos, la que oi existe en el Pais alcanzara escasamente al apresto de los nabios de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas (cuios sueldos exceden con tantas bentajas a los que se pagan en el viaje de vallas) y al de los quatro valleneros y otras embarcaciones que ai de naturales, y no puede faltar en qué emplearse a los marineros naturales de VM, quienes no es razon prefieran los navios extrangeros a los de Marina es en perjuicio publico...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1).

317 GARATE, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana...*, op. cit., p. 134.

318 “...con notable singularidad muchos de mis hixos se an empleado en los navios de los basallos del señor Rey Christianisimo con plazas de capitan y de otros empleos de onra. Abandonando toda quieren sacrificarse en servicio de VM, pero suplico rendidamente a la real dignacion de VM (que en caso de su real animo, sin embargo de los justos motivos que represento) sea servido mandar se atienda al respecto de sus empleos, pues no parece puede ser intento de la real rectitud de VM pierdan estos basallos en su propia monarquia lo que a costa de indecibles meritos han grangeado en extraña...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1).

de febrero la Diputación ordenaba a Hondarribia que no permitiera el embarque de marinero alguno en los barcos labortanos, de acuerdo con dicha orden³¹⁹. De todas maneras, los labortanos no cejaron en su empeño y tras nuevas gestiones consiguieron la autorización para embarcar por esta vez cien arponeros guipuzcoanos. La Provincia realizó el sorteo de los que correspondía enviar a cada localidad, así, por ejemplo, correspondieron a Hondarribia tan sólo 34 arponeros³²⁰.

Ante esta situación, los armadores y dueños de los pesqueros labortanos recurrieron al fraude para completar sus tripulaciones. Valiéndose del hecho de que diversos armadores guipuzcoanos invertían sus caudales en el apresto de sus barcos y de que algunos de ellos figuraban como sus consignatarios al frente de algunos pesqueros, procedieron a enrolar marineros arguyendo que dichos barcos eran de Gipuzkoa, pertenecientes a diversos armadores guipuzcoanos. Ello permitió que los marineros consiguieran evitar las prohibiciones y castigos y pudieron embarcarse en la campaña de 1730. Como consecuencia, el día cinco de noviembre de 1730, Patiño remitió otra real orden mucho más restrictiva, prohibiendo el embarque de marineros en todos aquellos barcos que no fueran armados exclusivamente por guipuzcoanos³²¹. Este fraude y esta real orden fueron nefastos para el apresto de nuevos balleneros guipuzcoanos, pues en muchas ocasiones no era fácil distinguir las embarcaciones verdaderamente guipuzcoanas de las armadas con capital mixto labortano-guipuzcoano y los intereses contrapuestos al desarrollo de las pesquerías frecuentemente se valían de esta confusión calificando a todos los pesqueros como extranjeros. En enero de 1731 la Diputación advertía a las repúblicas marítimas, bajo amenazas, el cumplimiento de esta real orden en atención a que se estaban armando algunos balleneros extranjeros como si fueran guipuzcoanos³²².

Estas medidas satisfacían plenamente los intereses de la Compañía de Caracas, pues

319 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

320 A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

321 “Teniendo presente el rey la orden expedida para que los marineros naturales de esa provincia no puedan navegar en navios extranjeros; quiere tambien su magestad se embaraze y prohiva que los mismos marineros sirvan en navios que no sehan propios de vecinos de esa provincia, armados en los puertos de ella asi para la pesqueria de vallenas como para otros fines de el comercio que cada uno tenga establecido, de forma que aunque los dueños de navios vecinos de el señorío de Vizcaia o de otra provincia de España intenten armarlos en los de esa provincia con marineria guipuzcoana se les ha de embarazar por ser el real animo de su magestad que la marineria se crie y abilite en su propio Pais a proporcion de lo que el comercio de cada uno pueda fomentarla; y de orden de su magestad lo participo a VS para el puntual cumplimiento de esta real deliveracion. Dios guarde a VS muchos años como deseo, Sevilla 5 de noviembre de 1730...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.D., Libro VI. / A.M.Z., Asuntos Locales: Marina, Milicia, Caja nº 161).

322 “En carta de 20 de noviembre ultimo comunique a las republicas la orden de el rey, que enttenderan Vms por la adjunta copia, y haviendome informado haora que se aprestan en nombre de naturales algunos navios que en la realidad son de extrangeros he querido prebenirlo a Vms para que en la parte que les tocara atiendan con la mas celosa bigilancia al cumplimiento de la orden de su magestad, y a que en su observancia no se embarque marinero alguno de su jurisdiccion en navio que no sea de natural, adbirtiendo a Vms que a qualquiera omision o tolerancia que descubriere dare cuenta a su magestad...” (A.M.F., E, 6, I, 2, 1. / A.M.Z., Asuntos Locales: Marina, Milicia, Caja nº 161).

contribuían a fortalecer su capacidad de disposición de la mano de obra marinera frente a la dura competencia ejercida por los balleneros labortanos. Además de los privilegios de que disfrutaba, en julio de 1731 consiguió obtener otra exención, determinante para su definitivo afianzamiento en cuanto a la disponibilidad de marinería. Consistía en la exención del servicio en la Armada otorgada a los marineros enrolados en los mercantes de la Compañía. El día ocho de julio el Ministro de Marina de San Sebastián solicitaba a Hondarribia una nueva leva de 14 marineros, a completar conjuntamente con Irun. Pero especificaba que “...no se mezcle ningun marinero que estubiere alistado para los navios de la Compañía de Caracas para evitar el atraso que de esto podria ocasionarse al real servicio...”. Unos días más tarde la Provincia remitió la lista con los nombres de tan sólo 19 marineros de Hondarribia y 13 de Irun enrolados en la Compañía de Caracas y por tanto exentos del servicio en la Armada³²³. En suma entre los interesados por fomentar la Compañía de Caracas frente a otras actividades se hallaba el propio rey, como accionista, de manera que constituía ya una cuestión de “servicio real”. Con todo, a pesar de estas medidas promovidas por la Compañía el exiguo número de marineros enrolados a su servicio atestigua lo reducido que aún resultaba su capacidad de absorción de la numerosa marinería de Gipuzkoa.

En lo sucesivo la presión de las levas recaería exclusivamente sobre los marineros dedicados a las cacerías de ballenas y a las localidades en que esta actividad tenía especial peso. Ello es debido a que la exención de servir en la Armada, concedida a las tripulaciones al servicio de la Compañía de Caracas, aliviaba de sus efectos a otras, como sobre todo San Sebastián, en que la Compañía hallaba mayor predicamento entre sus marineros. De manera que las levas se transformaron en una especie de “castigo” aplicado sobre los vecinos de localidades mayoritariamente dedicados a la actividad ballenera. En diciembre de 1731 se solicitó de Gipuzkoa un nuevo servicio de 300 marineros para la Armada. La Provincia solicitaba en la Corte que se la relevara de esta leva debido al “...corto numero de la marineria que oi se halla en sus puertos y la necesidad de surtir los vageles de la Compañía y de valleneros...”. Pero, tal como informaba el Agente en Corte, no repararon en esas consideraciones y la petición de los 300 marineros siguió en pie. Días más tarde, el 15 de diciembre, Patiño insistía en la íntegra ejecución de esta leva alegando que los marineros alistados estarían de vuelta en sus casas para cuando tuvieran que zarpar los balleneros. Es decir, de todas las actividades marítimas en curso en Gipuzkoa la única que debía privarse de marinería era la ballenera. Lo más grave de las palabras de Patiño es que era la actividad ballenera en general la que se debía sacrificar en aras al cumplimiento del real servicio, sin distinciones entre barcos extranjeros y guipuzcoanos³²⁴.

La marinería en esos momentos se estaba aprestando para la siguiente campaña ballenera y muchos se hallaban ya apalabrados con los armadores labortanos para embarcarse en sus barcos. Ante ello, la Diputación advirtió a los alcaldes de las localidades costeras que por

323 A.M.F., E, 6, I, 2, 1.

324 “...me manda su magestad decir a VS que la precision de dever pasar luego a Cadiz el referido navio y por la considerazion de que para quando sea tiempo de que salgan a navegar los que se emplean en la pesca de vallas puede estar de buelta en sus casas la marineria que saliere de ellas, no biene en condescender con la ynstancia de VS...” (A.M.F., E, 6, I, 2, 1).

cada marinero que de sus respectivas jurisdicciones se embarcara en los balleneros labortanos les impondría una multa de 50 ducados de plata³²⁵. La amenaza de multas tan elevadas acabó con la tolerancia y connivencia de las autoridades de localidades como Hondarribia con respecto a los marineros que se enrolaban en pesqueros labortanos. El día once de febrero de 1732 un auto de los alcaldes de dicha ciudad imponía idénticas multas a los capitanes de balleneros, vecinos de Hondarribia, por cada marinero que embarcase en dichos barcos³²⁶.

Una vez más, a las medidas coercitivas de la Provincia sucedieron las reales órdenes que insistían en la prohibición de embarcarse en balleneros. El día doce de febrero Patiño remitía sendas reales órdenes a la Diputación y al Ministro de Marina de San Sebastián, mandando, con advertencia de castigos, que se exhortara al cumplimiento de las prohibiciones a las autoridades municipales remisas a aplicarlas. Especificaba que eran las autoridades de Hondarribia, Irun, Zarautz y Getaria las que admitían que sus vecinos se embarcaran en pesqueros labortanos³²⁷. Patiño, en la orden remitida a la Provincia, menciona, sin que especifique el autor, que alguien informó a la Corte acerca de este incumplimiento de las órdenes. Una vez más hay que sospechar de los interesados en la Compañía de Caracas que querían librarse de la competencia de los balleneros. En este sentido es muy significativo que

325 A.M.F., E, 6, I, 2, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.D., Libro VI.

326 "...Y devian de mandar y mandaron se observe guarde y cumpla el thenor de las dichas reales ordenes y se les notifique dicha carta y este auto a los capitanes que navegan de esta ciudad por si y sus consortes para que cumplan con lo referido pena de a cinquenta ducados por cada marinero que permitieren llevar en los navios de su comando en contrabension de dichas ordenes..." (A.M.F., E, 6, I, 2, 1).

327 Las dos Reales Órdenes apenas varían en cuanto a su contenido, aunque en cuanto al tono difieren bastante, siendo más brusco el remitido a la Diputación, que es la que primero se transcribe:

"Haviendo entendido SM que en algunos lugares de esa provincia, especialmente en los de Fuenterravia, Yrun y Zarauz y Guetaria no se cumplen sus reales ordenes expedidas en 18 de diziembre del año de 1728 y 10 de diziembre de 1729 sobre que ninguno de los marineros de la provincia se embarque en navios extrangeros sino en los nacionales y que los alcaldes y justicias disimulan esta inobediencia, tolerando su embarco, al servicio de los Armadores de navios balleneros que salen de los puertos vecinos de la Corona de Francia, y me manda decir a VS que assi como es mui de su real servicio la puntual y mas exacta obserbancia de las citadas ordenes es de su real desagrado quanto se oppone a su cumplimiento y que a fin de evitar en adelante el desorden de que a SM le han informado, repita VS sus ordenes a las justicias de las ciudades, villas y lugares de la costa de su distrito exortandolos en su real nombre a la practica de las mencionadas ordenes con la prevencion de que a las penas que VS impusiere a los que las contravinieren añadira SM otras segun fuere su real agrado, a cuió efecto manda SM que VS de quenta individualmente de lo que en este particular ocurriere y de los que en el presente año se embarcaren o huvieren embarcado en navios extrangeros para que enterado de todo resuelva lo que sea de su real servicio..."

"Haviendo entendido SM que no obstante las ordenes expedidas en 18 de diziembre del año de 1728 y 10 del de 1729 sobre que ninguno de los marineros naturales de essa provincia de Guipuzcoa se embarquen en navios extrangeros, se han empleado algunos en servicio de los Armadores de las costas de Francia para ir en sus vajeles a la pesca de ballenas, y que los alcaldes dissimulan (expecialmente en la ciudad de Fuenterravia, y villas de Zarauz, Guetaria y Yrun) la innovediencia de sus reales ordenes; prevengo oy de la de SM a la Diputación de la misma Provincia estreche y repita las suias a las justicias de los lugares de su costa exhortandoles a la observancia de lo resuelto por SM con la prevencion de que me participe en derecho los nombres de los que a ella contravenieren o hubieren contravenido: Y aunque confia SM del zelo de la Diputacion todo el cuidado que corresponde a esta importancia, no obstante quiere SM que VM zele y observe lo que en este particular obraren las referidas justicias, informandome de las que no cumplieren con las expresadas ordenes y de los marineros que se emplearen en servicio de vageles extrangeros a fin de que tome SM las providencias convenientes..." (A.M.F., E, 6, III, 2, 2. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.D., Libro VI).

todas las reales órdenes que prohíben el embarque en barcos labortanos se emitan entre los meses de diciembre y febrero, período en que se solían aprestar los balleneros para zarpar con el inicio de la primavera. Lo cual es un indicativo de que las prohibiciones eran inducidas desde Gipuzkoa, precisamente cuando se tenía constancia de que los marineros se estaban enrolando en los balleneros.

A principios de marzo el Ministro de Marina solicitaba a las repúblicas marítimas su colaboración en el cumplimiento de esta orden. Pero la Diputación fue más allá y ordenó el tres de marzo a Hondarribia que apresara a todos los capitanes y marineros de su jurisdicción que estuviesen enrolados en los balleneros labortanos. Al día siguiente extendió la orden a todas las repúblicas marítimas, instándolas a “...*que dedicandose con la debida vigilancia a su cumplimiento pongan luego presos a todos los marineros que de su jurisdicion estuvieren alistados para hir a la pesca de vallenas en navios extrangeros...*”, y con la advertencia de que toda tolerancia sería penada con severas multas³²⁸. El día cuatro de marzo los alcaldes de Hondarribia emitieron un auto de prisión de los seis capitanes, vecinos de la ciudad, que se presumía pretendían embarcarse en balleneros labortanos. Dicho auto solicitaba el apoyo del brazo militar para su ejecución. El comandante de la plaza puso a disposición del preboste de la ciudad un destacamento de once hombres, bajo las órdenes de un sargento. Acudieron a los domicilios de los mencionados capitanes, todos residentes en el barrio de La Marina, pero comprobaron que habían acudido unos días antes a sus balleneros al puerto de Socoa, en Lapurdi. Instaron entonces a sus esposas a que comunicaran a sus maridos su deber de regresar, pero todas ellas respondieron que mucho se temían que para entonces hubiesen zarpado³²⁹.

Por tanto, una vez más muchos marineros y oficiales ignoraron todas las prohibiciones y acudieron a Lapurdi para navegar en sus pesqueros. Días más tarde la Provincia solicitaba a Hondarribia la lista de los que habían escapado de la justicia e insistía que mantuviera a los apresados a buen recaudo³³⁰. La villa de San Juan de Luz³³¹ no tenía dudas respecto de quiénes eran los instigadores de las prohibiciones. En una dramática comunicación remitida a Hondarribia solicitando su apoyo, afirmaba que eran los “señores de la Provincia” quienes trataban de impedir que los marineros guipuzcoanos se enrolaran en sus pesqueros³³².

328 A.M.F., E, 6, III, 2, 2. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / AMD. Libro VI.

329 A.M.F., E, 6, III, 2, 2.

330 A.M.F., E, 6, III, 2, 2.

331 Acerca de las nefastas consecuencias sobre las pesquerías labortanas acarreadas por esta prohibición de 1732, véanse entre otros: ARCOCHA-SCARCIA, A.: “Une image inédite...”, op. cit.; PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 263-266; ROBIN, D.: *L’histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 169-178.

332 “Messieurs, vous estes instruits des ordres que messieurs de la Province de Guipuzcoa viennent de donner pour l’empêcher l’embarquement des matelots de leur province sur nos vaisseaux, puisque de l’execution vous en est commise en partie, il serait inutile de vous représenter le tout ynfiny qui nous reviendroit si ces messieurs persistoient a vouloir leur faire executer, vous sentés aussy bien que nous qu’ils nous meneroient a une ruine inevitable. Dans cette perplexité nous prenons le party d’envoyer aux messieurs de la Province des deputés, quy auront l’honneur de vous rendre leurs devoirs, pour les supplier de nous tirer de peine en facilitans l’embarquement des dits matelots, nous savons messieurs que votre mediation aupres de ces messieurs nous serait tres favorable, et c’est ce qui nous aportés a

Hondarribia respondía que a pesar de “...la reciproca buena union y hermandad que siempre hemos profesado y deseo continuarla...”, no podía satisfacer en este caso sus deseos sin contravenir las estrictas órdenes del rey. Los ruegos de San Juan de Luz estaban justificados pues los marineros que habían conseguido pasar a Lapurdi, enterados de las represalias que padecerían de no someterse a las prohibiciones, decidieron regresar a Gipuzkoa³³³. Al día siguiente la Diputación comunicaba a Hondarribia que tras recibir fianzas de que no se embarcarían en pesqueros labortanos, se procediese a liberar a los marineros encarcelado³³⁴. Así, el 17 de marzo de 1732, tras otorgar dichas fianzas, los 78 marineros hondarribitarras apresados fueron puestos en libertad³³⁵.

El antiguo sistema de organización de las pesquerías se había dislocado ya casi por completo. Muestra de ello es el final de los Tratados de Conversa o de Buena Correspondencia. Aunque a partir del acceso de los Borbones al trono español el anterior enfrentamiento entre ambas monarquías había remitido, haciendo innecesario la firma de nuevos tratados, la economía labortana continuaba precisando de la continuidad de un tratamiento preferencial en Gipuzkoa, entre otras para surtirse de la marinería necesaria. En cambio la economía marítima guipuzcoana se desgajaba progresivamente de esta dependencia a partir de la extinción de las pesquerías de bacalao y a medida que progresivamente se centraban sus esfuerzos en el desarrollo de otras actividades como el comercio colonial. Los ruegos de los labortanos a favor del levantamiento de las prohibiciones impuestas a los marineros de embarcarse en sus pesqueros fueron ignorados por las autoridades de la Provincia, a pesar de que apelaban a la secular buena correspondencia y amistad entre ambos territorios. El final de las Conversas no fue una derivación natural del cambio dinástico, sino una consecuencia más de la política emprendida por los principales comerciantes e inversores navales de la provincia a favor del afianzamiento de su actividad comercial, en perjuicio de la continuidad de las pesquerías transoceánicas. No es que no se renovaran los tratados, debido a que el clima de distensión entre ambos Estados no hiciera preciso su nueva firma. Muy al contrario, como se acaba de comprobar, los labortanos continuaron precisando y demandando la continuidad de las buenas relaciones, interrumpidas intencionadamente por los intereses de la mencionada élite de comerciantes.

Ciertamente, la coyuntura internacional no era la más propicia para que los grandes comerciantes e inversores guipuzcoanos se decidieran por invertir en la revitalización de la

nous adresser a vous avec confiance pour vous prier breve instament de nous l'accorder, nous esperons cette grace de vous, et nous vous offron de bon coeur nos services pour les occasions quy pouront se presenter. Nous avons l'honneur d'etre avec une singuliere consideration...” (A.M.F., E, 6, I, 2, 1).

333 A.M.F., E, 6, I, 2, 1.

334 “Estimo a VM mui de beras su cuidadosa atencion en la remision de la lista de los marineros que de esa ziudad estaban alistados para embarcarse con franceses; a los que les haran Vms den luego fianza de que observaran puntualmente las ordenes de el rey y no se embarcaran en navios de extrangeros, y egecutada esta diligencia les daran soltura para que busquen su vida en navegaciones permitidas. Y renobando a Vms mi afecto a su servicio, ruego a dios lo guarde muchos años como deseo. De mi Diputacion en la Noble y Leal villa de Tolosa, 13 de marzo de 1732...” (A.M.F., E, 6, I, 2, 1).

335 A.M.F., E, 6, I, 2, 1.

flota ballenera. A la directa competencia labortana había que sumar la ejercida por las enormes flotas balleneras extranjeras, caso de la holandesa con varios cientos de barcos balleneros en activo, el consiguiente descenso de los precios de los productos pesqueros y el progresivo descenso de las capturas de ballenas en el Ártico. Esta situación se hizo patente en el ayuntamiento de San Sebastián a raíz de la propuesta lanzada en 1726 por los vecinos del barrio de Alza de que se derogara el decreto de 1701 que autorizaba a los balleneros labortanos, que se aprestaban en Pasaia, a que la mitad de su provisión de sidra procediera de Lapurdi. La propuesta generó una división de pareceres entre los vecinos concejantes de San Sebastián de manera que se tuvo que recurrir a la votación. La opinión vencedora resultó la de quienes opinaban que se debía continuar con el permiso dado a los labortanos ya que con ello se aseguraba la presencia de la numerosa flota labortana en Pasaia que acarrearba importantes beneficios, tanto en lo relativo a los efectos multiplicadores que ocasionaba -inversiones de caudales, ventas de sidra, pertrechos, ropas, etc.- como al empleo de numerosa marinería y otros oficios relacionados con el apresto de las embarcaciones³³⁶.

La opción favorable a la derogación del permiso concedido a los labortanos resultó derrotada en la votación. Parece que esta opinión fue defendida por los pocos que aún se mostraban favorables a reactivar una flota ballenera propia. A tal fin, abogaban por la derogación del permiso que quizás ocasionaría que los pesqueros labortanos dejaran de invernarse en Pasaia y por tanto se reduciría su competencia. Efectivamente, en sus alocuciones expresaban que la causante del desánimo de los armadores guipuzcoanos por invertir en la reconstrucción de una flota ballenera propia era la presencia de la labortana que absorbía todas las energías³³⁷. Efectivamente, era manifiesto el desinterés entre los inversores por reactivar la flota y, obviamente, ello no se debía tan sólo a la presencia de la flota labortana en Gipuzkoa, sino a la mencionada negativa coyuntura internacional que desviaba las inversiones hacia otras actividades más lucrativas y menos problemáticas³³⁸. Con todo, tras la creación de la Compañía de Caracas y el estallido de la descrita guerra entre la Compañía, los labortanos y la Armada por apoderarse de la disponibilidad de la marinería guipuzcoana, esta opinión mayoritariamente favorable a permitir a los pesqueros labortanos el embarque de la mitad de las sidras procedentes de Lapurdi variaría de manera radical. Así en 1755 los alcaldes de San Sebastián se mostraban contrarios a permitirles el embarque de sidras propias, a pesar de ser conscientes, según sus propias palabras de que estaba “...*quasi destituida de aquella armoniosa fraternal concordia por cuyas fuerzas nos subministrabamos reciprocamente estos utiles precisos necesarios aun en tiempo de guerra las dos provincias vecinas...*”³³⁹. Efectivamente, para esas fechas la flota ballenera que invernaba en Pasaia

336 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2004.

337 El regidor don Francisco de Echenique expresaba que “...el motivo de que los naturales de esta ciudad se retrasen a armar // (fol. 14 v.) navios para la pesqueria de ballenas y bacallao es la concurrencia de los navios labortanos en la canal de los Passages...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2004).

338 En la citada votación Bernardo de Guardia, favorable a la opinión mayoritaria, profirió, significativamente, que “...el motivo de no aprestar navios en esta ciudad para ballenas es la falta de medios y al de bacallao estar apoderados de los puertos de la pesca de este jenero los ynglenses que embarazan...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2004).

339 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/39. Véase el documento nº28 del Apéndice Documental.

tampoco era tan numerosa como lo fue en los años 30, ni mucho menos, y en consecuencia ya no pesaban tanto en las decisiones del Regimiento de San Sebastián los intereses de los cosecheros de sidra, favorables a la presencia de la citada flota (Véase el cuadro nº7 del Apéndice Estadístico).

Las cortapisas impuestas a la libertad de los marineros guipuzcoanos repercutieron también negativamente sobre los dos balleneros guipuzcoanos que estaban en activo desde 1729. La guerra por la disposición de marineros suscitada entre los armadores labortanos, la Armada y los comerciantes e inversores de la Compañía de Caracas, así como la inversión de capitales guipuzcoanos en el armamento de pesqueros labortanos condujeron, como antes se señalaba, a que en ocasiones los balleneros guipuzcoanos fueran también calificados como labortanos. Apreciación difundida especialmente por los contrarios a la reconstitución de una potente flota ballenera en Gipuzkoa, que contribuyese a aumentar la competencia por la disposición de mano de obra ejercida sobre otras empresas, como la Compañía de Caracas. Todo ello explica que las prohibiciones de embarcarse en barcos extranjeros provocaran serias dificultades a los dos balleneros guipuzcoanos para surtirse de la marinería necesaria. Tanto es así que en marzo de 1732 tuvieron que recurrir a que la Provincia otorgara permisos de embarque a los marineros que se habían enrolado en sus tripulaciones³⁴⁰.

Hay que advertir que a partir de 1732 esta conflictividad en torno a la disponibilidad de marinería tendió a remitir por varias causas. En primer lugar, la escasa inversión de capitales guipuzcoanos en la construcción de nuevos balleneros, evidenciada, sobre todo por el poco interés mostrado por los inversores en la adquisición de las acciones de la Compañía Ballenera de San Sebastián, erigida ese mismo año, eliminaba el peligro del restablecimiento de una potente flota ballenera que absorbiera un importante contingente de marineros. Como en breve se comentará, la creación de esta compañía constituyó un factor de primer orden en la mitigación de este conflicto.

En segundo lugar, en consonancia con el anterior punto, la progresiva decadencia de la flota pesquera labortana, iniciada a partir de mediados de la década de los 30, contribuyó también a la relajación de este conflicto. Durante el siglo XVIII esta tendencia decreciente fue general en todas las flotas pesqueras europeas como anteriormente se afirmaba³⁴¹. En el caso guipuzcoano, además del escaso vigor cuantitativo de su pequeña flota ballenera esta decadencia se manifestó en el drástico descenso del número de balleneros labortanos que invernaban en Pasaia³⁴². (Véase el cuadro nº7 del Apéndice Estadístico).

340 “He sabido que Martin de Sopolarte, Pedro de Ybargoien y Francisco de Azaldegui, naturales de esa ciudad deben embarcarse al proximo viage de vallas en el navio San Francisco propia de doña Angela Catalina de Mirubia, y Juan Antonio de Armendariz en el de Josseph de Yerobi, vecino de San Sebastian. Y respecto de que estos navios son de naturales dejen VMs a estos quatro marineros embarcarse libremente en ellos. Quedo a servicio de Vms que guarde Dios muchos años como desseo. De mi Diputacion en la noble y leal villa de Tolosa, 10 de mayo de 1732...” (A.M.F., E, 6, III, 2, 2).

341 Véase al respecto: PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 217-228; ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 167-190; TURGEON, L.: “La crise de l'armement morutier...”, op. cit., pp. 79-80; Idem: “Pêches basques du Labourd...”, op. cit., pp. 175-177.

342 A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/33.

En tercer lugar, una vez que se “normalizó” el registro de los barcos de la Compañía de Caracas se hizo patente que en Gipuzkoa había suficiente marinería para atender a sus necesidades, e incluso que no era capaz de emplear a toda la existente, se comenzó a tolerar que los marineros guipuzcoanos se enrolaran en los pesqueros labortanos. Los datos archivísticos recabados son, en ese sentido, muy elocuentes. Unas líneas antes se mencionaba que en 1732 fueron 78 los marineros de Hondarribia que dieron fianzas de no embarcarse en barcos extranjeros. Un año más tarde, en abril de 1733 fueron tan sólo 28 los marineros enrolados por la Compañía de Caracas en dicha ciudad³⁴³. Cinco años después, en 1738 se había reducido incluso el número de marineros de Hondarribia empleados en la Compañía de Caracas, que ascendía a 25. En cambio, los embarcados en balleneros guipuzcoanos y labortanos eran 93 (más del 78% del total de los marineros de la ciudad)³⁴⁴.

Tabla 6: Limosnas de los balleneros a la ermita de Santa Ana de Pasaia(1724-1741)		
año	concepto	limosna (rs. vn.)
1724	navíos balleneros	112,5
1725	navíos balleneros	93,75
1726	navíos balleneros	195
1727	un navío ballenero	7,5
1728-1737		nada
1738	navíos balleneros	48
1739	navíos balleneros	40
1740	navíos balleneros	40
1741-		nada

Fuente: A.M.P., E, 4, I, 4, 1.

343 A.M.F., E, 6, I, 2, 1.

344 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/74.

En Pasai Donibane de los 20 carpinteros y calafates que se hallaban asentados en las listas de marineros con anterioridad a 1738, nueve trabajaban en balleneros y diez en la Compañía de Caracas³⁴⁵. Los registros de las limosnas concedidas por los balleneros labortanos a la ermita de Santa Ana de Pasaia certifican, también, esta evolución, de manera que entre 1728 y 1737 no se percibió limosna alguna, exponente, quizás, del malestar extendido entre los labortanos como consecuencia del cúmulo de conflictos de intereses descritos arriba. Los donativos se reanudaron en 1738 merced a la distensión acaecida, aunque volvieron a interrumpirse definitivamente a partir de 1741, seguramente, por efecto de la Guerra de Sucesión de Austria (Véase la tabla nº6).

4.3.3. Intento de reconstitución de un nuevo sistema de organización de las pesquerías

El año 1732, de máxima efervescencia de la conflictividad por la disponibilidad de marinería entre la actividad ballenera, la Compañía de Caracas y la Armada, se produjo la fundación de la Compañía Ballenera de San Sebastián. A primera vista pudiera parecer que se trató de un proyecto de reorganización de la actividad pesquera, iniciada por los propios inversores balleneros, en un intento de superar las graves dificultades que afectaban a la actividad. El autor de estas líneas, en un trabajo previo se dejó llevar por esa suposición³⁴⁶, que ahora se debe desmentir de forma categórica. Los armadores balleneros existentes en 1732 en Gipuzkoa no intervinieron en la creación de la nueva compañía. Ésta se produjo por otros cauces y en satisfacción de otros intereses distintos y aún opuestos a los de los inversores pesqueros guipuzcoanos, como se tendrá ocasión de comprobar³⁴⁷.

El proyecto de creación de una compañía pesquera privilegiada no era novedoso. Los primeros ensayos se produjeron a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI en torno a la comercialización de la grasa de ballena. Concretamente, en 1579, en pleno contexto de ruptura del sistema de comercialización de la lana castellana, Francisco de Arriola, vecino de Deba, obtuvo una real cédula en que se atendía a su pretensión de obtener la exclusiva “...para azer jabón en esta Provinçia con azeite de vallena e otros materiales...”³⁴⁸. Es evidente que las dificultades que experimentaba la comercialización de la lana castellana repercutieron sobre las ventas en Castilla de grasa de ballena, producto de primer orden principalmente empleado en la elaboración de jabón para el lavado de las lanas.

345 A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

346 En aquel entonces aseguraba que “... para los distintos grupos interesados en la actividad, la estructura de empresa pesquera anterior, proveniente del siglo XVI, estaba ya agotada y desfasada, y seguramente atendiendo al éxito de la Compañía de Caracas, se decidieron a aplicar su exitoso modelo empresarial...” (ALBERDI LONBIDE, X.: “Postrimerías de las pesquerías...”, op. cit., pp. 580-581).

347 Poco después, a partir de 1749 se produjeron también enfrentamientos entre los armadores e inversores labortanos, por una parte, del señor Daragorri, residente en San Sebastián, que pretendió la obtención de una exclusiva real para la caza de ballenas en el Golfo de San Lorenzo en Canadá contra los restantes armadores y, por otra, entre quienes participaron en la creación de una compañía privilegiada en 1749 y los que quedaron al margen. ROBIN, D.: *L’histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 178-189.

348 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 24 Mayo/30 Agosto 1579.

Posiblemente, Francisco de Arriola, miembro de un linaje estrechamente vinculado con las pesquerías transoceánicas y con el comercio de grasas y de lanas³⁴⁹, trataba de responder a las dificultades que experimentaba la industria jabonera castellana, estrechamente vinculada a la producción lanera, aprovechando la coyuntura para hacerse con la exclusiva de elaboración de jabón en Gipuzkoa por él y sus descendientes. Del contexto documental se desprende que nunca hubo en la provincia una fuerte industria exportadora de jabón; al contrario Gipuzkoa era importadora de jabón a pesar de ser ya para entonces la principal productora peninsular de grasa de ballena. La Diputación, reunida en Azpeitia, no se opuso a la pretensión de Arriola pero inició inmediatamente gestiones en la Corte para imponer algunas limitaciones: 1) La concesión de la exclusiva no sería a perpetuidad, tal como pretendía Arriola, sino para un plazo limitado de años; 2) La pretendida exclusividad de comercialización afectaría tan sólo al jabón elaborado en Gipuzkoa, permaneciendo la libertad de venta de jabón de importación; 3) Los precios de venta del jabón serían tasados por las justicias ordinarias, alcaldes y Corregidor, cada uno en su jurisdicción³⁵⁰. El inicio de estas gestiones en la Corte debió malograr el proyecto de Francisco de Arriola, ya sea por la dilación que ello suponía para su materialización, ya por que las limitaciones pretendidas por la Provincia lo hacían de hecho inviable.

De hecho, posteriormente no se tienen más noticias de éste, ni de ningún otro proyecto hasta que en el contexto de la política de “reforma”, iniciada por el Conde-Duque de Olivares, sus consejeros proyectaron la creación de cuatro compañías de comercio privilegiadas, al estilo de las que existían en Inglaterra y Holanda. En 1628, en circunstancias poco propicias para las pesquerías transoceánicas, gravemente afectadas por las consecuencias derivadas de la Guerra de los Treinta Años y de la competencia ejercida por las grandes compañías pesqueras extranjeras, se proyectó la creación de una compañía pesquera, similar a las cuatro proyectadas anteriormente, para potenciar la actividad pesquera frente a la competencia externa³⁵¹. Las causas por las que no prosperó este proyecto son los propios privilegios que se

349 Véase: HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi...”, op. cit.

350 “...Y en quanto a lo que toca al xabón, vista la dicha con el paresçer e carta del dicho Liçençiado Çandategui e aviendo comunicado entre sy sobre el benefiçio e daño que pueda redundar a esta Probinçia de conçederse lo que pide el dicho Françisco de Arriola, se acordó se respondiese que de hazerse xabón en esta Provinçia subçede a ella benefiçio e probecho con que no sea perpetuo la merçed que al que ymbentó se hiziere syno que por años limitados, e con que la prohibiçión de que no se pueda bender por otro no se entienda syno solamente para lo que en esta Provinçia se hiziere e no para lo que se quisiere meter en ella de otra parte, y sea sy hiziere mediante la dicha ynbençion en los dos Obispados de Calahorra e Panplona. Lo qual no se podrá bender en esta dicha Provinçia por otra perssona durante el dicho tiempo. Y que el presçio d’ello se tase por el señor Corregidor e por las justiçias ordinarias de la dicha Provinçia, cada uno en su distrito e juridiçión...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 24 Mayo/30 Agosto 1579).

351 “Haviendose juntado en la corte por horden de su magestad algunas personas ynteligentes en materia de navegacion, particularmente de las provinçias de Cantabria, a tratar de la ynstitucion de una Conpañia para restaurar la navegacion de la pesqueria de Terranova y conferido sobre ello lo que conbenia aserca la dicha conpañia propusieron lo siguiente:

Primeramente conoziendo todos la grande conbeniençia de la formaçion de esta conpania y juzgaron que hera medio unico para restituir la dicha navegacion a las provincias bascongadas, que antiguamente heran señoras de ella y de algunos anos a esta parte se a perdido y treslado a frances e yngleses con grande ganancia suia y detrimento de estos reinos, y dixieron que se dispondrian a meter el caudal que cada una de ellas pudiesse y procurarian que sus amigos y correspondientes hiziesen lo mismo, agilitando por todos los medios posibles la materia, así por el servicio de su magestad como por su propia utilidad.

pretendían otorgar a la compañía. Por una parte, la pretensión de que, para conseguir que los inversores navales vascos invirtieran en la nueva compañía, se acotara el comercio del bacalao y de las grasas al por mayor en manos de los que hubiesen invertido al menos mil ducados en la Compañía, o que en los tres años iniciales de su andadura detentara el monopolio de la introducción de bacalao en el reino, incluso de la aportada por los extranjeros, no debió satisfacer en absoluto a los comerciantes vascos, especialmente a los de Bilbao, provocando el efecto contrario al que estas medidas promovían. Y por otra, además de los mencionados, otros privilegios como la pretensión de disfrutar de capacidad jurisdiccional de forma exclusiva, al margen de las justicias ordinarias de los territorios vascos y sometida tan sólo a la Junta de Comercio no debieron gustar a las autoridades de la Provincia y del Señorío, que veían en ello una merma de sus facultades jurisdiccionales sobre las actividades marítimas en beneficio de los oficiales reales, así como la aplicación de un monopolio que atentaba contra la libertad de introducción de productos de primera necesidad, amparada por los Fueros, que, además, redundaría en el encarecimiento de un producto

Para lo qual se avia de servir su magestad que esta compañía se asentase con los privilexios y comodidades que se pudiesen conceder como las que se concediesen a las otras quatro compañías reales // (fol.65 r.) y generales de la Yndia Oriental, de las Occidentales, del norte y de levante, si los que tocasen a las personas como los que perteneciesen a los caudales, a los empleos, ganancias y repartimientos y dando facultad para que se asentase camara de general administracion en Bilvao y en San Sebastian alternativamente, de manera que los tres años primeros esté la dicha camara en una de las dichas villas referidas, a quien le cupiere el suerte y los tres años siguientes en la otra, y que luego de tres en tres se baia mudando asta cumplir nueve años, que es el tiempo previsto en que a de durar la dicha compañía, pasados los quales se dissolvera y cesara con la misma forma y con las mismas leies que estan dispuestas para las dichas quatro compañías y que en quanto al nombramiento de los administradores podra tambien guardarse lo dispuesto en ellas.

Y assi mismo se a de servir su magestad comunicar a la dicha camara la jurisdiccion pribativa que se concediere a las dichas quatro companias con subordinacion solamente a la junta o consejo de comercio.

Que demas de estas cosas que se podran ajustar con la formacion de las dichas quatro companias mediendolas y limitandolas y con la combeniencia y necesidad de esta que por ser menor // (fol.65 v.) y poderse efetuar con menores caudales no abra menester tantos previlexios, su magestad se avia de servir concederles las cosas siguientes:

La primera que su magestad a de entrar en esta compañía con cien mil ducados de presto suxetto a las leies de las demas participes y a la rrata a de gozar de las ganancias con calidad que los dichos cien mil ducados se an de enplear en la primera fabrica y amazon de los baxeles de esta compania y por esta razon en los tres primeros anos no se le a de acudir a su magestad con mas ganancias que los cinco por ciento premios que se an de dar a los demas participes, cediendo en la compania todos los demas yntereses, que pasados los dichos tres años a de gozar su magestad las dichas ganancias a la rrata de los demas. Para que sean mas los puestos se podia hordenar que ninguno pueda en estos reinos de Castilla tratar por maior en el pescado de bacallao ni en el azeite de ballena que son los generos que se traen de aquella navegacion, si no tuviere puesto en la compania que por lo menos llegue a mill ducados // (fol.66 r.)

Que su magestad se a de servir de dar privilexio a esta compañía de que pasados tres anos desde el dia de su ynstitucion ninguno a de poder meter pescado bacallao en estos reinos si no fuere la dicha compania, pues se podran esperar que en el dicho tiempo adquiera tal fuerza que lo podra hazer facilmente y por que sera medio para los estranxeros metan sus baxeles y armazones en la dicha compania o se les den a flete y que en casso que ella no pudiesse azer la provision del reino por si misma seria facil que ella comprasse el bacallao de los estranxeros bendiendole por su quenta con alguna ganancia moderada que sirviese para el aumento de la dicha compañía, y que llegado el dicho tiempo este privilexio se a de asentar con la tasacion de los precios y con las otras circunstancias que se requirieren para su justificacion como se acordare en la junta o consejo de comercio. Que para dar principio a esta compañía con fuerza y seguridad bastante se juzgava serian necesarios treinta baxeles de 200 a 250 toneladas y que asi se procurarian o tomarian a flete para que mas brevemente que se pudiese se ponga en execucion el asiento de esta compania. // (fol.66 v.)

Que para todo conbernia que esta materia se tratasse y comunicasse con las provincias de Biscaia, Guipuzcoa y Quatro Villas, hordenandoles que bean los medios referidos y propongan otros los que se les ofrecieren mas a proposito para breve desposicion de la dicha compania en que son tan ynteresadas las dichas provincias” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 30 y 56).

alimenticio básico, como era el bacalao.

En suma, a principios del siglo XVII la creación de una compañía en esos términos no satisfacía los intereses de los inversores navales y de las autoridades provinciales, quienes no sentían, además, la necesidad de embarcarse en un proyecto tan peligroso para la pervivencia de su sistema económico-político privilegiado, al objeto de potenciar y fomentar las pesquerías. Cometido, que como se ha estudiado en este apartado, se consiguió valiéndose precisamente de los resortes que el propio marco foral ofrecía y en el que plenamente se insertaba el sistema de organización de la pesquerías. Por tanto, la obtención de nuevos privilegios y exenciones por medio de dichos resortes fue suficiente para apuntalar la actividad hasta principios del siglo XVIII.

Exactamente un siglo después se elaboró otro proyecto de compañía pesquera de la mano del duque de Liria, embajador de España en la Corte del zar de Rusia. La Corona española pretendía establecer un tratado de comercio con Rusia, de donde se importaban productos de gran valor estratégico como mástiles, tablas, velas, jarcias, cáñamo, sebo, pez, y otros como pescados salados, etc. Del transporte y venta de estos productos se encargaban los comerciantes extranjeros, principalmente de Holanda y Hamburgo, con lo que obtenían pingües beneficios, al tiempo que contribuían a su encajecimiento. La pretensión de la Corona era importar dichos productos directamente sin el recurso de estos intermediarios y comisionó a su embajador en Moscú que emprendiera diligencias secretas acerca del modo en que se podía realizar ese comercio. En verano de 1728, el embajador comunicaba a la Corte de España que este comercio se podía realizar de dos maneras. La primera enviando anualmente tres o cuatro fragatas a cuenta del rey al puerto de Arcángel (puerto del mar Blanco, ubicado en la Bahía del Dvina) a que realizaran los pertinentes intercambios, para lo que sería preciso disponer de un cónsul en dicho puerto. La segunda manera propuesta consistía en la creación de una compañía ballenera en el País Vasco, a modo de filial de la Compañía de Caracas, que además se encargara de este comercio³⁵². Llama la atención que el redactor de este proyecto consideraba que por aquellos años acudían del País Vasco en torno

352 “...La segunda forma en que se podría hacer el comercio con Rusia, sería haciendo una compañía en Vizcaya, que por su cuenta hiciese este tráfico, entendiéndose o teniendo correspondencia, en San Petesburgo o en Arcángel, con una compañía de banqueros capaces de poderla mantener con ella.

La nueva Compañía de Caracas podría tomar a su cuenta el comercio de Rusia, para cuyo fin sería menester que también tomase a su cuenta la pesca de la ballena que los vizcaínos hacen todos los años, y podrán hacer su comercio en esta forma.

En el lugar de diez o doce embarcaciones, que van todos los años a la pesca de la ballena, habrán de ir catorce o dieciseis. Luego que habrán pescado tres o cuatro ballenas, destacarán cuatro navíos a Kola o a Arcángel para cocer sus ballenas, que después de cocidas apenas harán una carga entera de navío. Los otros tres navíos cargarán las mercaderías que necesitan y da de sí el país, como pescados, aceites, pez, etc., y asimismo las otras mercaderías de Rusia que tendrán prevenidas para este efecto los correspondientes, según las anteriores órdenes que habrán tenido en la compañía de Vizcaya.

Los diez o doce navíos que quedarán pescando acabarán la pesca y si después de haberla acabado tienen tiempo de ir a Kola o Arcángel, lo podrán ejecutar; si no volverán en derechura a España.

El motivo por que propongo que se destaquen cuatro navíos de la flota de la pesca de ballenas, para ir a tomar las mercaderías prevenidas en Kola o Arcángel, es porque si aguardasen para ir a estos puertos a que estuviese acabada la pesca, estarían probablemente obligados a pasar el invierno en ellos, pues los hielos empiezan en aquellas partes muy temprano, y ya no se puede salir en el mes de octubre...” (ESPADAS BURGOS, M. (ed.): *Corpus diplomático hispano-ruso (1667-1799)*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, I, 1991, doc.50, pp. 110-113).

a una docena de embarcaciones a las pesquerías balleneras. Se trata de una cifra totalmente ajena a la realidad de las pesquerías transoceánicas del País Vasco peninsular y que patentiza el alejamiento del redactor con respecto a la misma. Aunque sí es verdad que en 1728 se armaron en San Sebastián dos balleneros de la recién constituida Compañía de Ostende, erigida en la homónima ciudad belga a instancias del emperador de Austria³⁵³.

Las autoridades de la Provincia y los titulares de los derechos correspondientes a los balleneros perdidos a raíz del desastre de Cabo Passaro durante años se limitaron a reclamar a la Corona el importe del valor correspondiente a su fletamento, así como al de las tres embarcaciones que se perdieron en el curso de las operaciones, sin que se decidieran a restablecer una nueva flota pesquera. Así, por ejemplo en 1726 la Provincia solicitaba a Patiño la satisfacción de dicha deuda³⁵⁴. A finales de 1728, influenciado, quizás, por el proyecto remitido por el embajador español en Rusia o por la experiencia belga, y también consciente de que la creación de una flota ballenera propia evitaría el embarque de la marinería en los pesqueros labortanos emitió una real orden que a petición de “...*diferentes vecinos de la ciudad de San Sevastian...*” ordenaba que se destinasen los derechos reales de la recientemente erigida Real Compañía Guipuzcoana de Caracas a la reconstrucción de la flota ballenera, mediante su entrega a los propietarios de la flota ballenera perdida a raíz del desastre de Cabo Passaro, tanto de los tres balleneros hundidos o perdidos en el curso de las operaciones como de las restantes embarcaciones, a quienes se les debía el valor de su fletamento por la Corona (gastos de armamento, soldadas a la marinería, alquiler de la embarcación, etc.)³⁵⁵. En 1729 comenzaron a entregarse las primeras cantidades, pero don Felipe de Aguirre, Secretario de la Provincia, instaba a la Diputación que “...*mande VS dirigir a los interesados a fin de que estos, entregandolos el juez de arrivadas, procedan al cumplimiento de lo que SM manda para restablecer la pesqueria de ballena...*”³⁵⁶.

353 PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 266-267.

354 A.G.G.-G.A.O., R.43.

355 “Haviendose echo instancia a Su Magestad por diferentes vecinos de la ciudad de San Sevastian para que los mande satisfacer en el producto de los derechos reales de la carga de el registro, concedido por Su Magestad a esa provincia para navegar a Caracas, el importe de el valor de los fletes de diferentes navios que les pertenecian y se perdieron el año de 1718 en la expedicion de Sicilia, ha venido Su Magestad en condecender a la instancia referida con la precisa conduccion de que el importe expresado se haia de comberttir en la fabrica de nuevos navios para navegar a la pesqueria de vallas, segun proponian los propios interesados, y con este motivo ha considerado SM que tanto para los navios de el registro anual expresado y los que se han de apromptar para la pesqueria de vallas, como para las tripulaciones de los navios de la Real Armada, que se fabrican en los astilleros de los Pasages, y otras precisas ocurrencias que haia, es combeniente dar providencia para que no falte marineria y saver a punto fijo el numero de la de naturales de esa provincia que actualmente ai dentro y fuera de ella y que no se extravie de esos parages a los de otra dominacion en navios que no sean de naturales. Y teniendo tambien Su Magestad presente que estos mismos fines fueron los principales que motibaron las ordenes dadas anteriormente a VS para hacer las matriculas de la marineria en esa provincia, manda Su Magestad que VS discurra y practique el medio de egecutarlas quanto antes y que no se extravien en adelante marineros algunos de esa provincia ni se empleen en navios de otras potencias, con perjuicio de el Real Servicio y de la navegazion y comercios de naturales vasallos de Su Magestad, haciendo observar VS las ordenes reales de la prohibicion que ai en este asunto y lo que sobre ello esta prebenido en la cedula expedida en 15 de marzo de 1609: Lo que participo a VS de su real orden para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde a VS muchos años como deseo, Madrid 18 de diziembre de 1728...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.D., Libro VI).

356 Los citados tres propietarios cuyos balleneros se perdieron en el curso de las operaciones bélicas de la expedición

Las cantidades se iban reintegrando a sus propietarios, pero éstos no se decidían a emplearlos en el restablecimiento de la flota ballenera, tal como contemplaba la real orden de 1728. Tan sólo fue doña Ángela de Mirubia, propietaria de uno de los balleneros perdidos en 1718, quien se animó por estas fechas para invertir en la adquisición de otro. Efectivamente, la élite comercial-inversora, asentada preferentemente en San Sebastián, no mostraba ningún empeño por invertir en una actividad, la ballenera, aquejada de serias dificultades a nivel europeo, pero que en el caso guipuzcoano estaban acentuadas por el estado de suma desprotección a la que habían llegado, precisamente como consecuencia del desinterés mostrado por los principales inversores navales de la provincia, tal como en las precedentes páginas se ha comprobado. Preferían invertir en otra actividad mucho más lucrativa, y sobre todo segura, como era la Compañía de Caracas. Seguridad derivada de los privilegios monopolistas y de la legislación proteccionista que la amparaban y fomentaban. En suma, por ahora la gran mayoría de los acreedores de la Corona se limitaban a percibir las cantidades adeudadas, pero sin emplearlas en el cometido para el que habían sido libradas y no daban muestras de cambiar de actitud.

En 1730 las Juntas Generales, congregadas en Hondarribia, ante la evidencia de que algunos armadores particulares³⁵⁷ habían invertido en la construcción de algunos balleneros, demostrando la viabilidad de la actividad y de que, a pesar de todo, la mayoría de los propietarios de los caudales que la Corona iba concediendo no procedían a ampliar esa incipiente flota ballenera, les exhortaron a que por el medio que juzgaran más oportuno adquirieran algunos navíos para reintroducir definitivamente la actividad ballenera³⁵⁸. Ni siquiera las instancias de la Provincia indujeron a la élite comercial de San Sebastián a invertir en la caza de ballenas. Esta cuestión permaneció sin ninguna variación hasta finales del año 1732, cuando por fin se decidieron a utilizar los fondos acumulados en la creación de una Compañía Ballenera. Es muy significativo el hecho de que se decidieran a la creación de la Compañía Ballenera precisamente en la coyuntura menos favorable para la inversión, en la que la ofensiva de las autoridades de la Corona y de la Provincia contra el embarque de los marineros en pesqueros labortanos y su financiación con capitales guipuzcoanos había llegado al máximo, perjudicando incluso al desarrollo de la incipiente flota ballenera guipuzcoana. A primera vista se podría conjeturar que precisamente esta crítica situación de la actividad ballenera, resultado del agotamiento del sistema de organización de la economía marítima, fue la que indujo a la creación de la nueva compañía, cuya introducción suponía la aplicación de otro sistema de organización de la actividad. En suma, la disminución de la conflictividad a partir de 1732 sería un reflejo de la superación de los problemas merced al funcionamiento de la nueva compañía que trataba de aunar todos los intereses enfrentados en torno a las pesquerías (los de la Armada, de la marinería y de los inversores)³⁵⁹. Aunque tanto

eran: don Domingo de Jun, don Santiago de Arribillaga y don Pedro Antonio de Lazcano (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/70).

357 Además de los dos balleneros particulares guipuzcoanos al parecer en 1733 y 1734 se armó uno más en Bilbao (PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., p. 267).

358 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias, 8,21.

359 Esta hipótesis era la que el autor de este trabajo planteaba en otro anterior, y que la ampliación de la investigación

la tardanza en decidirse a invertir en pesquerías como el hecho de que la compañía no surgiese de la iniciativa de los armadores e inversores particulares en la actividad ballenera, quedando éstos al margen de ella, inducen a pensar que en torno a la Compañía Ballenera se agrupaban otros intereses, no correspondientes, precisamente, al entorno de las pesquerías.

Para noviembre de 1732 el Consulado de San Sebastián redactó el reglamento de la nueva Compañía Ballenera de San Sebastián. En él se expresaba que las cantidades, provenientes de los derechos reales sobre la Compañía de Caracas, entregadas por la Corona a los propietarios de los barcos perdidos en la expedición de Sicilia, ascendían a 901.134 reales y 32 maravedíes de vellón, de los que, tras descontar 179.634 reales y 32 maravedíes correspondientes a los equipajes, es decir, las soldadas de los marineros, restaban 721.500 reales (en el documento fundacional hay un error de cálculo de 9.000 reales, pues estimaban que les restaba la cantidad de 730.500 reales, que suponían 48.700 escudos de a 15 reales de vellón). Aunque preveían que se precisaban 100.000 escudos para el deseado apronto de la Compañía, decidieron emplear los 48.700 escudos disponibles en el apresto de tres balleneros para que aprovecharan la siguiente campaña de 1733³⁶⁰. Así consta que en el año 1733 la flota ballenera guipuzcoana se componía de cinco unidades, tres pertenecientes a la nueva Compañía Ballenera más otras dos, propiedad de particulares, que existían anteriormente³⁶¹. (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico).

El artículo nº 12 del reglamento aporta pistas acerca de los intereses que se escondían tras la Compañía. Contemplaba que la mitad de la grasa que aportasen los balleneros de la Compañía se destinase al importe de las soldadas de la marinería y de los oficiales de los barcos, con el propósito del “...*fomento y facilitar la recluta de marinería y donea... extirpando y extinguiendo los abusos que despues del año de 1718, en que faltó la navegación de los naturales, han introduzido los estrangeros para atraer a sus navios a los marineros de esta Provincia*”. Es decir, la compañía pretendía constituirse en un instrumento que evitara el embarque de los marineros guipuzcoanos en los pesqueros labortanos, objetivo que no se había alcanzado mediante la política coercitiva aplicada por las autoridades de la Armada y de la Provincia. En principio, para conseguir ese objetivo se limitaba a ofrecer incentivos salariales a los marineros, pero pronto aplicaron otras medidas que irían mucho más lejos.

Antes se insistía que tras la pérdida de la flota ballenera guipuzcoana, los marineros se embarcaron masivamente en la labortana que, merced a dicha concurrencia, procedió incluso a engrosar el número de pesqueros de que disponía. A partir de la aplicación de la política de fortalecimiento de la Armada y sobre todo de la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas se desató un activo conflicto en torno a la disposición de la marinería, ofreciendo importantes incentivos salariales a la marinería. A pesar de todo, los beneficios que la marinería obtenía en los balleneros eran más elevados, de manera que se tuvo que recurrir a la

induce a desecharla. Véase: ALBERDI LONBIDE, X.: “Postrimerías de las pesquerías...”, op. cit., pp. 580-582.

360 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72. Véase el documento nº25 del Apéndice Documental.

361 En enero de 1733 los alcaldes de San Sebastián comunicaban a la Provincia que se estaban aprestando en el puerto de Pasajes cinco balleneros “de naturales” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/31).

prohibición de embarcarse en los barcos labortanos. La nueva Compañía Ballenera también ofreció importantes ventajas salariales equiparables a las que concedía la flota labortana. Pero con ello no se conseguía el objetivo, propuesto en el reglamento, de acabar con los salarios abusivos otorgados por los balleneros labortanos. Al contrario, tal como expresaban en un memorial los directores de la Compañía Ballenera a la Diputación, suponían la introducción de un nuevo competidor en demanda de la tan solicitada marinería guipuzcoana. En consecuencia, los balleneros labortanos procedieron también a ampliar sus incentivos permitiendo a los marineros que invirtieran cuanto desearan en el armamento de las expediciones con ganancias del 25%, a devolver aún en el caso de que no se obtuvieran ganancias, concediéndoles además importantes gratificaciones, de manera que los salarios en ocasiones llegaban a superar con mucho el valor de la mitad de la carga que aportaban.

El día 19 de noviembre de 1732 los Directores de la Compañía elevaron dicho memorial a la Diputación proponiendo una reglamentación salarial, que aparentemente trataba de poner fin a esta guerra de incentivos salariales por la disposición de la mano de obra. En ella se establecía que las soldadas y gratificaciones de la tripulación nunca deberían superar el valor de la mitad de la carga de los balleneros³⁶². Esta propuesta de la Compañía se tradujo en la aprobación de un reglamento de salarios entre los representantes de la Compañía Ballenera y los armadores particulares labortanos y guipuzcoanos. Dicho reglamento además de regularizar los salarios establecía penas a los infractores.

Pero el reglamento no sirvió para solucionar el contencioso. Apenas aprobado, tanto los armadores labortanos como la propia Compañía procedieron a incumplirla, reanudando la guerra de incentivos salariales. Pero, los principales perjudicados fueron los armadores particulares y la flota guipuzcoana. Efectivamente, los armadores particulares guipuzcoanos de balleneros fueron denunciados por la Compañía Ballenera ante el Consulado de San Sebastián, acusados de excederse en las gratificaciones concedidas a sus tripulantes en contra de lo acordado en el reglamento. El tribunal consular, mediante sentencia de trece de marzo de 1733 condenó a los armadores a las multas prescritas por el reglamento, embargando sus balleneros hasta su importe. Los armadores guipuzcoanos apelaron ante el alcalde de San Sebastián, a quien correspondía el cargo de Juez de Colegas, que veía las apelaciones provenientes del Consulado. Pero el reglamento de soldadas derogaba la apelación a Colegas. El Consulado antes de que el Juez de Colegas emitiera sentencia inició gestiones en la Corte y obtuvo la aprobación real del reglamento de soldadas mediante real orden de 31 de marzo de 1733. Se suscitó por tanto un conflicto jurisdiccional entre ambos tribunales, dirimido ante el Consejo de Castilla³⁶³.

Don Juan Antonio de Cardon y Martín de Zabaleta, armadores guipuzcoanos del ballenero capitaneado por el labortano Domingo de Salaberria, solicitaban ante el Consejo la absolución argumentando que se les impuso una multa contemplada por un reglamento, a la sazón, no aprobado por el rey y por tanto sin peso de ley, pues consideraban que la

362 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72. Véase el documento nº26 del Apéndice Documental.

363 A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de cámara de Vicario. L. 29952 Exp. 6. Véase el documento nº27 del Apéndice Documental.

promulgación de las leyes era una regalía y que toda normativa y reglamento para acceder a rango de ley precisaba de la aprobación real. Añadían que la participación de armadores como don Juan Antonio Cardon, Martín de Zabaleta o José de Yerovi en la aprobación del reglamento no implicaba que las penas contenidas pudieran aplicarse sobre los armadores antes de su aprobación real. Es más, aún en el caso de que el reglamento hubiese contado con aprobación real, afirmaban que José de Yerovi, propietario de uno de los dos balleneros guipuzcoanos existentes, aparte de los tres de la Compañía Ballenera, no había infringido el reglamento y que el capitán Domingo de Salaberria había incurrido en ofrecer mayores soldadas que las contenidas en el reglamento debido a que no había tenido noticia de su firma.

Se puede afirmar que el propósito de este reglamento, instigado por la dirección de la Compañía Ballenera, no consistía en la regularización salarial de los marineros de los balleneros, sino que se trataba de un instrumento legislativo destinado a embarazar la inversión de capitales guipuzcoanos en el armamento de balleneros labortanos, pues eliminando el apoyo de los armadores guipuzcoanos las pesquerías labortanas perderían un crucial apoyo para la defensa de sus intereses en Gipuzkoa. Efectivamente, a pesar del incumplimiento generalizado del reglamento, los únicos afectados por la acción judicial fueron aquellos pesqueros labortanos que contaban con la concurrencia de capitales guipuzcoanos, así como los pesqueros guipuzcoanos no pertenecientes a la Compañía Ballenera. Los propios armadores en sus alegaciones presentadas ante el Consejo de Castilla sugerían esta posibilidad. Afirmaban que, a pesar de la estricta observancia del reglamento de soldadas, no se solucionaría el problema de la competencia, pues las acordadas gratificaciones para las tripulaciones, en la flota guipuzcoana se concedían en barbas de ballena y en la labortana en grasas. Al ser la grasa de más valor que las barbas, las gratificaciones concedidas en los pesqueros labortanos continuaban siendo mayores que en los guipuzcoanos, de manera que la marinería continuaría prefiriendo embarcarse en la flota de Lapurdi. Añadían que el reglamento se aprobó de esta guisa por la Compañía Ballenera, con gran satisfacción de los armadores labortanos, a pesar de las advertencias emitidas por los armadores particulares guipuzcoanos que incluso solicitaron la inclusión en el reglamento de las leyes reales relativas a la prohibición de embarcarse en los balleneros labortanos hasta que los guipuzcoanos se surtiesen de la marinería que precisaban.

Aunque parezca paradójico, la Compañía Ballenera no consideró oportuno la introducción en el reglamento de esta cláusula que hubiese servido para el fomento de la flota ballenera guipuzcoana frente a la competencia de la labortana. Al contrario, abandonó a su suerte a los armadores y a la flota guipuzcoana, ajenos a la Compañía, expuestos a la feroz competencia, no sólo labortana, sino que desde ahora también de la propia Compañía Ballenera. Efectivamente, ésta, en perjuicio de los restantes armadores y flota ballenera guipuzcoana, comenzó a solicitar y obtener una serie de privilegios fiscales y comerciales, de cuño proteccionista. Privilegios proteccionistas de los que habían sido desprovistas las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas desde principios del siglo XVIII y que ahora eran detentados en exclusiva por la Compañía Ballenera. La Compañía dirigió hacia finales de 1732 a la Corte un memorial solicitando la concesión de la exención de impuestos de sus productos a la hora de introducirlos en el interior de la Península, con objeto de contrarrestar la competencia labortana; exención hasta entonces únicamente disfrutada por la grasa de las ballenas

capturadas en el litoral peninsular³⁶⁴.

Esta solicitud de exención de impuestos es un claro exponente de los verdaderos propósitos de la Compañía Ballenera, ya que fue dirigida a la Corte al mismo tiempo que se negociaba el reglamento de soldadas con los armadores labortanos y guipuzcoanos, aparentemente para establecer unas condiciones equitativas entre ambas flotas. Pero al mismo tiempo la Compañía gestionaba en la Corte la obtención de esta exención opuesta a toda equidad de condiciones entre ambas partes. Aunque se desconoce la fecha exacta de la solicitud, se debió realizar de forma coetánea con el reglamento de salarios, éste último redactado a partir del 19 de noviembre de 1732, pues el día 15 de diciembre don Miguel Antonio de Zuaznabar, Agente en Corte de la Provincia, comunicaba desde Sevilla que la creación de la Compañía Ballenera había provocado el júbilo en la Corte y que estaba gestionando la exención de impuestos aduaneros. Por fin, a mediados de agosto de 1733 el Consejo de Hacienda comunicaba a don Felipe de Aguirre, Secretario de la Diputación, que se había aprobado la exención solicitada, estableciéndose en prevención de fraudes un reglamento para la introducción de sus productos³⁶⁵. En suma, se trataba de una serie de medidas que

364 "... Los labortanos gozan de grande equidad de derechos en su reyno en la introduccion [de grasa] y barbas de su pesqueria, al paso que s[e] aumentan las dificulta[des] para las de aqui, por que no tienen qu[en]ta el remitirlas alla. Quando arrivan aqui no solo descargan la mitad a que estan condenados, sino todo libremente como los naturales menos la alcavala y el consulado que es una cosa mui tenue; y venden con preferencia a los naturales y aun a los arrieros nabarros y castellanos por menor, lo que no se a visto practicar hasta ahora ni por los armadores ni sus dependientes de los navios naturales. Las grasas de la pesqueria de estos pagan igualmente que las de los estrangeros en la aduanilla de Tolosa por cada carga de 300 libras para Navarra 4 ½ reales de vellon y para Castilla 15 reales de la misma especie, lo que no parece justo; y pues SM desea tanto establecer esta Compañia para hazer revivir el mejor seminario de la marineria y es tan temible que se logre su conserbazion por los abusos introduzidos y por la falta de la esperiencia nezesaria para este exercicio; por que la marineria se adelante y la Compañia pueda sobstener los contratiempos a que esta expuesta la contingencia de la pesca, se puede suplicar a SM se sirva de declarar libre de derechos la introduccion en Navarra, Castilla, Aragon y demas dominios suios de las grasas y barbas que trugeran los navios de esta Compañia, mediante certificacion que dieren los directores de ella de ser pesca de sus navios, expidiendo a este fin las hordenes conbenientes a las partes correspondientes; para lo qual sirve de eficaz exemplar la ezempcion que logran de derechos de su introduccion en los sobredichos reynos las grasas y barbas de las vallenas que se matan en e[stas cos]tas; pues no solo es por los mismos n- (ROTO)-les, estando en sus casas, sino yen[do] a buscar a tanta distancia, con tan[tos] riesgos, gastos y contingencias de [caz]arlas y matarlas, lo que parece que les haze mas acreedores de esta ezempcion, la que deve esperarse de la Real Benignidad de SM..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, JD IM, 2/12/72).

365 "...En primer lugar se ha nombrado a VM por SM y por la Compañia, por Comisario Diputado de ella, en consideracion a sus buenas circunstancias, y a la de hallarse con las puntuales noticias que se requieren del comercio, y tener actualmente su residencia en San Sevastian, quien en esta consecuencia ha de dar despachos impresos con las armas o señal que se eligiese la Compañia, firmados de su mano, expresando cada uno las porciones de grasa y barbas que se c[argan, los] sugetos que las llevan, aduanas por donde han d[e] pasar] y parajes a que ba destinada la carga.

Los despachos se han de recoger originales por el administrador de la aduana en que se manifiestan y en su birtud han de dar sus guias para el transporte de los generos previniendo en ellas el termino proporcionado hasta el lugar de el destino a fin de que no pueda usarse de ellas mas que una sola vez.

El subdelegado de las aduanas del partido de Vitoria, el administrador general del de Agreda y los administradores generales de Asturias y Galicia, que es por donde han de admitirse estos generos, y a quienes a este efecto se les comunica por esta bia las ordenes conbenientes, han de tener el encargo de recoger todos los meses los despachos de VM que paresen en sus aduanas y seguir correspondencia con VM sobre lo que en este particular se les ofreciere y tambien para que en fin de año se haga abanze de la grasa y barbas que hubiere pasado a lo interior del reyno, y ebitar por este medio qualesquiera fraudes que intentan cometerse a titulo de pertenecer a la Compañia siendo de particulares individuos.

Ultimamente, ha de ser del cargo y obligazion de VM [tener] el maior cuidado y aplicazion en que esta franquizia se reduzca ultimamente a beneficiar a la Compañia, pero por ningun caso ni motivo trascienda a los demas naturales o

beneficiaban exclusivamente a la Compañía, prohibiendo que ningún otro particular, fuera extranjero o guipuzcoano, gozase de las exenciones.

La obtención por la Compañía Ballenera de semejantes privilegios suponía la ruina de la restante flota ballenera guipuzcoana, así como el aumento de las dificultades de la labortana. Los interesados en la actividad ballenera trataron de contrarrestar la ofensiva de la Compañía boicoteando, en la medida de sus posibilidades, su actividad. Pero los directores de la Compañía se valieron de esa oposición y resistencias para tratar de ampliar sus privilegios. En septiembre de 1733, estando en espera de la llegada de los balleneros de la Compañía de su primera expedición, los comerciantes de grasas, propietarios de las tinajas en las que se almacenaba hasta su venta la grasa que los balleneros aportaban, se negaron a alquilar dichos depósitos a la Compañía, arguyendo que estaban todas arrendadas a mercaderes extranjeros. En consecuencia, la Dirección de la Compañía solicitó a la Diputación que se les proveyera de las tinajas necesarias y se les otorgara además la preferencia a la hora de arrendarlas³⁶⁶.

En suma, la Compañía Ballenera de San Sebastián, además de dar cumplimiento a la voluntad real de invertir los caudales adeudados desde el desastre de Cabo Passaro en la reconstrucción de la flota ballenera, fue un instrumento de gran utilidad en manos de los comerciantes de San Sebastián, agrupados en el Consulado de San Sebastián y en la Compañía de Caracas, para entorpecer y a ser posible disminuir la actividad de los balleneros labortanos y también de los guipuzcoanos, no pertenecientes a la Compañía. Balleneros que absorbían la marinería más cualificada de Gipuzkoa sin que los incentivos de la Compañía de Caracas ni la política coercitiva aplicada por las autoridades impidieran este hecho. La Compañía Ballenera fue el único medio viable para conseguir que la de Caracas dispusiera de la suficiente marinería, sin que tuvieran que desembolsar desorbitadas cantidades de dinero para su contratación. Para ello, se dotó a la Ballenera de privilegios y exenciones fiscales y se impusieron a los restantes pesqueros particulares, labortanos y guipuzcoanos, leyes que

extranxeros porque asi es la mente de SM y de lo contrario seria perjudicada la compañia, pues no saldria de sus generos con igual facilidad si otros los diesen al mismo precio y la real hacienda padeceria nocibo prejuicio los justos derechos que deve percivir a su introducion el qual tengo por cierto no llegara a padecer mediando la autoridad de VM y su conocido celo y actibidad en el real serbizio..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, JD IM, 2/12/72).

366 "MN y ML Provincia de Guipuzcoa: Los directores de la Compañía de Ballenas dizen que con el motivo de estar esperando la llegada de los navios de esta Compañía, que estan en la pesqueria y corren a su cuidado, han solicitado para el beneficio de las grasas que trageren hacer prevencion de tinajas cuios dueños se escusan a darselas suponiendo tenerlas alquiladas a mercaderes extrangeros; Y hallandose los suplicantes sin tinajas ni arbitrio para dicho beneficio y contemplando los privilegios de los naturales y hijos de VS que hacen patente su preferencia a los extrangeros maiormente en el caso presente de ser notoria la utilidad y combeniencia publica que se atrabiesa en el aumento y conservacion de esta compañia, que por la mayor parte consiste en poner a buen cobro sus grasas, con las cuales como en cosa necesarisima consiste asi mismo el socorro y alibio de la necesidad publica y comun, concurriendo ademas las notables circunstancias de los muchos que en ella se interesan, y haverse establecido en virtud de orden de SM para maior servicio suyo como consta a VS y se manifiesta y explica en el quaderno de sus reglas, siendo el principal motivo de dicha orden y fin de su fundacion comun alivio y socorro de la publica necesidad y conservacion y aumento de la marineria; Han resuelto suplicar a VS como lo hacen con el mayor rendimiento que atendiendo a todo lo referido al bien de dicha Compañía de los hijos de VS, publica conveniencia, conservacion y aumento de la marineria, se sirva tomar justa providencia a fin de que se les probea a los suplicantes de las tinajas necesarias para dichas grasas por el tanto con preferencia a qualesquiera mercaderes extrangeros en que exercitara VS la piedad acostumbrada y receviran los suplicantes el especialisimo favor que se prometen de la gran justificacion de VS..." (A.M.N., Col. Vargás Ponce, t. III, doc. 114).

limitaban la concesión de mayores incentivos salariales a los marineros.

Además de ello, una vez que inició sus actividades, es innegable que constituyó una fuente de obtención de beneficios para sus interesados, aunque siempre de forma secundaria. Ello se manifiesta en primer lugar, en el poco interés mostrado por los comerciantes e inversores donostiarros por adquirir sus acciones. Tan sólo consta la inversión de 19.700 pesos, además de los aportados por la Corona³⁶⁷, de manera que la Compañía funcionó únicamente con los tres barcos adquiridos merced a las cantidades entregadas por la Corona. Y en segundo lugar, se manifiesta también en la corta duración del plazo establecido para la venta de las acciones de la Compañía, oferta que duró poco más de un mes -desde la publicación de sus estatutos en noviembre hasta el día 31 de diciembre de 1732-; muestra del escaso interés en vender las acciones.

Los privilegios concedidos a la Compañía Ballenera debieron ser catastróficos para la continuidad de los restantes balleneros guipuzcoanos, de manera que para 1735 no consta ya la pervivencia de otros balleneros que no fueran los de la Compañía Ballenera³⁶⁸ (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). Los perjuicios ocasionados por los privilegios de la Compañía afectaban también a la flota y armadores labortanos. Efectivamente, antes se advertía que ya sea por las consecuencias negativas acarreadas por la Compañía Ballenera, o ya por la decadencia generalizada de las pesquerías transoceánicas de toda Europa, en 1737 el número de balleneros labortanos que invernaron en Pasaia se había reducido a ocho³⁶⁹ (Véase el cuadro nº7 del Apéndice Estadístico). En consecuencia, los labortanos comenzaron a promover medidas que lesionaran los intereses de la Compañía Ballenera. A fines de diciembre de 1735 los directores de la Compañía comunicaban a la Provincia que el Comisario de Marina de Bayona se negaba a franquear los pasaportes franceses a sus pesqueros, exponiéndolos al ataque de los piratas berberiscos³⁷⁰. Solicitaban que la Provincia

367 Extractos de las Juntas Generales celebradas por la RSBAP (1777). Comisiones Terceras de Industria y Comercio. Artículo I: Pesca.

368 En una comunicación remitida en julio de 1735 por Hondarribia a la Provincia se informaba que además de los marineros existentes en la ciudad, los restantes "...se hallan empleados los unos en los navios que se hallan actualmente en la provincia de Caracas y los otros en la Compañía de Ballenas y algunos en la armada naval..." (A.M.F., E, 6, I, 2, 1). Tres años más tarde, en 1738 los únicos balleneros existentes en San Sebastián eran los tres de la Compañía, denominados *San Francisco el menor*, *San Francisco el mayor* y *Spiritu Santo*, capitaneados todos por vecinos de Hondarribia, el primero y el último por los hermanos Pedro de Alzugarai y Francisco de Alzugarai y el *San Francisco el mayor* por Juan de Zabaleta (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/74). Hay que advertir que estos tres barcos no eran los mismos que en 1733 inauguraron el giro de la Compañía. Efectivamente, entre los tres balleneros que aquel año adquirió la Compañía para iniciar su andadura figuraba el *San Juan Bautista*, comprado a sus propietarios labortanos listo para dirigirse a su campaña (A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de cámara de Vicario. L. 29952 Exp. 6. Véase el documento nº27 del Apéndice Documental). Posteriormente, este ballenero debió ser sustituido por otro, pues como se acaba de comprobar, su nombre no figura entre los tres navíos que integraban la flota de la Compañía en 1738.

369 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/33.

370 Las relativamente buenas relaciones mantenidas por Francia con los beberiscos constituyó un motivo más para que los pesqueros guipuzcoanos navegaran provistos de bandera y capitán ficticio francés, sobre todo, durante el siglo XVII, franqueados merced a los Tratados de Conversa firmados con Lapurdi. El tema de los piratas beberiscos y de sus cautivos ha sido muy poco estudiado por los historiadores, siendo mucho más exiguas las noticias disponibles en lo relativo a su influencia sobre las navegaciones emprendidas por los vascos. Hay datos de que los corsarios

gestionara con el gobernador de Lapurdi la eliminación de este obstáculo, transmitiéndoles la amenaza que de lo contrario aplicarían de manera estricta la real orden del cuatro de marzo de 1732, que mandaba el apresamiento de todos los marineros que pretendían embarcarse en pesqueros labortanos. A comienzos de enero de 1736, tras las indagaciones realizadas en San Juan de Luz, se informaba a la Compañía Ballenera desde aquella villa que lo más conveniente sería que la Diputación instara a San Juan de Luz por la solución de la interrupción de la concesión de los pasaportes, pues interesaba tanto a la Compañía Ballenera como a los balleneros labortanos la continuación de la “...buena correspondencia...”. La Diputación exhortó a la Provincia y al Gobernador de Lapurdi a que trataran de eliminar la negativa. Las gestiones llevadas a cabo tuvieron éxito y para fines de enero de 1736 se ordenaba desde la Corte de París que se franqueasen los pasaportes a los balleneros de la Compañía, siempre que estuviesen provistos de bandera y capitán francés³⁷¹.

Al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins en 1739 entre España e Inglaterra, que se incluiría en la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748), se sumó la pérdida de una de las naves de la Compañía, incendiada en Pasaia en 1740. En la campaña de 1741 se perdió otro de los balleneros, esta vez en alta mar. Ante esta situación tan delicada, la Compañía decidió suspender las actividades hasta el fin de la guerra, terminada con la paz de Aquisgrán en 1748. En 1749, el único ballenero disponible fue enviado a “Estradavis” o Estrecho de Davis (entre Groenlandia y la Tierra de Baffin), pero la campaña fue poco productiva³⁷². La tripulación temerosa de acudir en solitario a enfrentarse a los peligros de su destino, indujo a sus oficiales a conducir su expedición a Groenlandia, donde, a todas luces no eran ya abundantes las ballenas. Ante esta situación, el siguiente año, 1750, la Dirección decidió suspender sus actividades y emplear su único barco al flete, con el propósito de completar el capital necesario para la adquisición de otro barco y poder reanudar las pesquerías. Así, en 1751 fue empleado en el transporte de maderas desde Santander al arsenal de El Ferrol³⁷³. Pero este proyecto fracasó pues los asentistas de la madera, tras el primer viaje, se negaron a emplear su barco en otras expediciones, de manera que los beneficios tan sólo alcanzaron para poder cubrir los gastos de mantenimiento del barco. La Compañía Ballenera, viéndose precisada urgentemente de fondos para reanudar sus operaciones, decidió solicitarlos a la Real Compañía Guipuzcoana. Ésta en su junta de accionistas de 1749 acordó invertir 60.000 pesos en la Ballenera. Pero al no materializarse la inversión, debido a las dificultades que la propia Compañía Caraqueña experimentaba en aquel momento, la Dirección de la Compañía Ballenera elevó al rey un memorial solicitando algunas exenciones y gracias, similares a las que disfrutaban las compañías balleneras de otros estados como Francia o Inglaterra. Añadían

guipuzcoanos apresaban y cautivaban a berberiscos y turcos, que eran esclavizados y reservados en San Sebastián para canjearlos por cautivos guipuzcoanos. Por ejemplo, en 1644 Martín de Egoabil, vecino de San Sebastián, empleó en una expedición pesquera a Terranova a un esclavo moro suyo, apresado en el corso y reservado en San Sebastián para su canje (A.G.G.-G.A.O., R.26). Véase al respecto: RILOVA JERICÓ, C.: “<<Que le apresaron con muerte...”, op. cit., pp. 257-282.

371 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72.

372 SÁÑEZ REGUART, A.: *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*. Madrid: Imprenta de la Viuda de don Joaquín Ibarra, t.3, 1792, voz: Harpón, p. 339.

373 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/79.

que se instara desde la Corte a la Compañía de Caracas para que se esforzara en materializar la inversión³⁷⁴.

Las instancias transmitidas desde la Compañía Ballenera y desde la Corte indujeron a la Compañía de Caracas a elevar en 1751 a la Corte un memorial con las condiciones para la inversión de caudales en la Ballenera. Se trata de un documento muy expresivo de la situación decadente en que se hallaban las pesquerías balleneras en toda Europa. Se afirmaba que las compañías balleneras inglesa y francesa se beneficiaban de exenciones y gratificaciones para poder continuar con su actividad. Las causas de esta decadencia, según su opinión, eran dos. Por una parte, el descenso de los precios de los productos de la ballena, de manera que estimaban que los resultados de esta pesquería no superaban desde hacía algún tiempo los gastos del armamento de los navíos. Este hecho debió repercutir también en la disminución de la flota ballenera labortana. Según se menciona en el precedente memorial, redactado por la Compañía Ballenera de San Sebastián, en Pasaia invernanaban tan sólo cuatro balleneros en 1751, pertenecientes a la Compañía Ballenera de Bayona, aunque otras fuentes consultadas certifican la presencia de unas pocas unidades de particulares (Vease al respecto la tabla nº7)³⁷⁵.

374 “Excelentísimo Señor: Señor son costantes y notorios en la Europa las utilidades y beneficios que han resultado de la pesqueria de ballena: Por tanto nuestro amado rey don Felipe Quinto de gloriosa memoria el año de 34 mandó se formase en San Sevastian una Compañía para dicha pesqueria pagandose de su Real Erario 48.700 excudos que se devian a los naturales de ella por siete navios que dieron y aprestaron en su Real Servicio para la expedicion de Sicilia que se hixo el año de 18, y no siendo este caudal suficiente se acordo al capitulo 4º de las reglas de dicha Compañía pudiesen sus directores recibir de los que quisiesen interesarse en ella en acciones de a cien pesos hasta la cantidad de cien mil excudos que se consideraban necesarios para fondo principal de dicha Compañía, pero no lleo el caso de poderse completar la expresada cantidad porque a pocos años despues de su establecimiento se dio principio a la guerra con los Yngleses y los dichos naturales de San Sevastian se inclinaron mas a emplear sus fondos al corso contra los dichos ingleses y demas enemigos de SM. La dicha guerra ha ocasionado la suma decadencia de la citada Compañía, que despues de ella quedó solo con un navio, haviendosele incendiado otro navegando para la pesqueria dicha, y sin embargo se esfuerzo a usar aquel para Estradavid, pero su tripulacion temerosa de hacer aquella navegacion tan rigurosa se contento con buscar la pesca de ballenas de Gorlandia, diciendo no hera capaz aquel navio y menos siendo solo para exponerse a los peligros que se experimentavan en el dicho Extradavid; se suspendio el curso de dicha Compañía el año ultimo pasado // (fol. 261 r.) de 1750, y en el presente se acordo embiar el unico navio que tenia a la conduccion de maderamen desde Santander para los reales astilleros del Ferrol atendiendo al Real Servicio que en ello se haria, la que con los fletes que se grangearan y el fondo existente de dicha Compañía se podria construir un nuebo navio para dicha pesqueria; en esta navegacion hubo perdida por no haver los asentistas de dicho maderamen querido emplear en mas que un solo viaje, y solo se consiguio el entretenerle para su mejor conservacion. Este es el miserable estado en que al presente se halla la citada compañía, sin que se discurra medio de poderse restablecer por no ser tan abundante la pesca de ballenas y tener la estimacion que antes sus barbas, a menos de que por medio del celos o influxos de Vuestra Excelencia a quanto sea del Real Servicio y utilidad de los vasallos de SM se consigan de su Real piedad algunas gracias y exenciones para ello, asi como los demas Principes de la Europa han echo a compañías de su clase. La de ballenas compuesta de quatro navios pertenecientes a los franceses cuio apresto se hace en el puerto y canal de los Pasages de San Sevastian tiene las prerrogativas, franquicias y gratificaciones que el Rey Christianísimo se las ha concedido, Vuestra Excelencia no ignora como asi bien la de ballenas de Ynglaterra. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en su Junta General de interesados celebrada por julio de 1749 acordo dar de mano a la de Ballenas de San Sevastian interesandose en 60.000 pesos, pero esto consideramos // (fol. 251 v.), por los atrasos que esta sufriendo, podra cumplir con sus deseos; pero [no obstante] a la menor insignacion de Vuestra Excelencia crehemos haria algun esfuerzo y seria mui conveniente quedase interesada, porque podia contribuir a el haorro de muchas cosas que necesita esta y aquella tiene con mas equidad en sus almacenes”. Este documento se trata de una minuta del memorial existente en: A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 118.

375 Otro documento de 1755, en que tan sólo se mencionan los balleneros de la Compañía de Bayona, insiste también en la inexistencia en Pasaia de otros balleneros labortanos particulares (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/39). Tal como en

Tabla 7: limosnas de los balleneros a la basílica de Santo Cristo de la Bonanza de Pasaia (1743-1781)		
año	concepto	limosnas (rs. vn.)
1743	capitán Zabat	150
	capitán Jacobe de Larregui	75
1744-1749		nada
1750	capitán Esteban de Ugalde	140
1751	capitán don José Gabriel	84
1752-1753		nada
1754	navíos de la Compañía de Bayona	5,25
	capitán Esteban Apalla	38,75
1755	capitán Zupiter	105
1756-1761		nada
1762	capitán Zupiter	29,5
	un capitán francés	67,5
1763-		nada

Fuente: A.M.P.. E. 4. I. 3. 1: E. 4. I. 3.

Por otra, la constante captura de los cetáceos estaba provocando su disminución en los caladeros explotados desde principios del siglo XVII, como los de Groenlandia, tal como se expresaba en el precedente memorial, redactado por la Compañía Ballenera. De manera que los balleneros debían acudir progresivamente a aguas más septentrionales³⁷⁶ y, a su vez, más

diversas ocasiones se ha mencionado la crisis de las pesquerías era general en toda Europa (TURGEON, L.: *La crise de l'armement morutier...*, op.cit.; Idem: "Pêches basques du Labourd...", op. cit., pp. 175-177; ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 167-226).

376 Muchos años después, concretamente en 1777, los Amigos donostiarras de la RSBAP opinaban que "...Las causas de que ha resultado su decadencia, o por mejor decir la ruina de estos dos ramos... Para el de ballenas, el haber faltado esta en Caolandia y Fislandia; de calidad que se veían precisados a hacerla en el estrecho de David, cuyos viages largos y penosos, y no menos arriesgados, por los grandes frios y furiosas tormentas que experimentaban, hacían que los navíos parasen poco en aquel crucero..." (Extractos de las Juntas Generales celebradas por la RSBAP

alejadas de Europa, ubicadas entre la isla de Groenlandia y el continente americano³⁷⁷. Consecuentemente, entre otras condiciones para la inversión, se establecía que la Corona concediese la exención total de impuestos a los productos de la Compañía y la imposición de derechos rigurosos a los importados del extranjero.

En cuanto a las condiciones ofrecidas a la Compañía Ballenera, se proponía su absorción por la de Caracas. Su administración correría a cargo de empleados de la Compañía de Caracas, aunque elaborarían cuentas separadas y los pertrechos necesarios en los balleneros serían suministrados en los almacenes de la misma compañía. En cuanto a los fondos existentes anteriormente en la Ballenera, dejaba al albedrío de sus propietarios su continuación o no en la Compañía; A fin de ampliar los fondos se proponía una nueva oferta de venta de acciones. Tal como se expresaba en las condiciones, el interés de la Compañía de Caracas no consistía en explotar una nueva fuente de beneficios, que se consideraba poco o nada lucrativa. Su objetivo en lo referente a la actividad ballenera continuaba siendo la de contar con un instrumento con el que asegurar el surtido de las tripulaciones de la Compañía de Caracas con la marinería altamente cualificada que se generaba en la actividad ballenera. Al objeto de procurar el apoyo de la Corona en la concesión de exenciones y privilegios insistía en que otros estados como Inglaterra y Francia mantenían sus compañías balleneras mediante exenciones y gratificaciones, no por los beneficios económicos de ellos derivados, sino como escuelas de formación de marinería cualificada, necesaria tanto en los barcos de comercio como en los de la Armada. Aunque la flota pesquera labortana, no era ni la sombra de lo que había sido, aún podía volver a constituirse en un serio competidor por la disponibilidad de la mano de obra.

De hecho, a partir de fines de la Guerra de Sucesión Austriaca en 1748, se produjo un

(1777). Comisiones Terceras de Industria y Comercio. Artículo I: Pesca, p. 45).

377 Además del mencionado “Estradavid” o Estrecho de Davis, situado entre la Tierra de Baffin y Groenlandia, hay constancia de expediciones a “Extradeuson” o Estrecho de Hudson, entre la Tierra de Baffin y el norte de la Península del Labrador. Se trata de aguas ubicadas todas al norte del límite máximo de los icebergs, e incluso en el sector septentrional del Estrecho de Davis se encuadra el límite estival de la banquisa, es decir la sección del Océano Glaciar Ártico que permanece helada perpetuamente. Por tanto, aguas de accesibilidad muy limitada por la corta duración de la estación estival en aquellas latitudes y de grandes peligros y dificultades, de las que no faltan testimonios, como la siguiente declaración de averías sufridas por un ballenero en el Estrecho de Hudson al chocar con un iceberg o “banque” o “banca”: “En el lugar del Pasaxe jurisdizion de la ciudad de Fuenterravia a quatro de septiembre del año de mil setezientos y treinta y tres ante mi Joseph Anttonio de Zavala y Olazaval escrivano real y del numero de la villa de Renteria y testigos infraescriptos, parecieron presentes Francisco de Alzugarai, capitan y maestre del navio nombrado San Joseph y Andres de Larrain contra maestre del dicho navio, vezinos de dicha ciudad de Fuenterravia, Juanis de Armora, piloto del dicho navio, vezino del lugar de Endaia y Antonio de Larriu, carpintero maior del expresado navio, vezino del lugar de Urruña, ambos del reino de Francia. Y dixieron que los comparecientes a una con el equipaje necesario y practicado el dia quatro de abril ultimo pasado de este presente año salieron de este puerto del Pasaxe para la pesqueria de ballenas embarcados en dicho navio San Joseph y haviendo llegado en continuazion de su biaxe y // (fol. 188 r.) pesqueria de ballenas al paraxe nombrado Extradeuson a los sesenta y dos grados navegando con viento nornordeste y a popa entre banques, solicitando safar de ellos por hallarse dicho navio entre texido entre dichos banques, tubieron la desgracia de que el dia veinte y siete de junio a cosa de las diez oras de la noche dieron con la proa del dicho navio un recio golpe a un banque, que creieron se abrió dicho navio, y al dia siguiente veinte y ocho de junio haviendo reconocido el dicho navio en el modo posible, hallaron que todo el branque se la rajó y que no le pudieron descubrir otra aberia por entonces ni despues aca que bolvieron a este puerto aier tres de septiembre en donde barando dicho navio se abrá de reconocer por maestros del arte...” (A.H.P.G., 3/2511).

importante crecimiento coyuntural de la flota bacaladera labortana y la flota ballenera, aunque muy mermada en comparación a lo que llegó a ser años antes, también experimentó cierto renacer con la fundación en 1749 de la Compañía Ballenera. Sus cuatro barcos faenaron hasta que en 1753 abandonaron la actividad. Fue necesario la concesión de importantes privilegios económicos y comerciales por parte de la Corona para que ese año se “refundara” esta Compañía y reanudara su actividad, aunque la última campaña efectuada fue la de 1755, pues al año siguiente la Guerra de los Siete Años (1756-1763), desencadenó su definitiva extinción³⁷⁸. Esta evolución de la flota ballenera labortana queda confirmada merced a los registros de las limosnas que concedían a la basílica de Santo Cristo de la Bonanza los balleneros que invernaban en el puerto de Pasaia (Véase la tabla nº7). Por tanto continuaba precisándose la presencia de una compañía ballenera privilegiada que mitigara los efectos de un hipotético renacer de la actividad.

De todas maneras, los tiempos habían cambiado, de manera que las principales actividades ejercidas y deseadas por los marineros guipuzcoanos eran los empleos en la Compañía de Caracas. Es más, la principal competencia, en cuanto a la disposición de la marinería, provenía de la Armada. En suma, mediante su apoyo a la Compañía Ballenera pretendía continuar controlando la disposición de la marinería más cualificada. En ese sentido, entre las condiciones propuestas por la de Caracas para fomentar la Ballenera se incluía que no se admitieran en tareas de oficiales a marineros que no hubiesen servido al menos durante dos viajes en la Armada, con lo cual se procuraba que los novatos se embarcaran en la Armada mientras los más cualificados trabajaban en la Compañía de Caracas. De igual manera, tampoco se debían admitir por oficiales a quienes no hubiesen realizado tres campañas balleneras. De esta manera la Compañía Ballenera se transformaba casi en una cantera de formación de marinería para la de Caracas, para cuyo incentivo se añadía que no se consideraba por campaña ballenera a aquella que no hubiese conseguido cubrir los gastos de armamento.

Siendo el fomento de la marinería un cometido que tanto interesaba también a la Corona, además de las exenciones propuestas, en las condiciones se contemplaba que los derechos que los barcos de la Compañía de Caracas importaba al Seminario de San Telmo, se destinaran a la Ballenera a modo de gratificación para procurar su sostenimiento, a la manera realizada en otros estados. Pero se añadía otra condición que a priori podía constituir inalcanzable, de manera que puede que se propusiera a modo de medida de presión para obtener las otras. Concretamente se solicitaba al rey un préstamo de 60.000 pesos, a reintegrar en un plazo de ocho años, que la Compañía de Caracas invertiría en la de Ballenas³⁷⁹.

378 PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 221-228; ROBIN, D.: *L'histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 167-226; TURGEON, L.: “La crise de l’armement morutier...”, op. cit., pp. 79, 81-85; Idem: “Pêches basques du Labourd...”, op. cit., pp. 175-177.

379 “1º Que la Compañía de Caracas para alentar y fomentar la presa de ballenas ponya por aora sesenta mil pesos, y estos respecto del escasez del dinero que padece para su pronto continuo giro y hallandose presiado a valerse en parte del dinero tomado a premio; suplique a SM se digne mandar la anticipacion a dicha Real Compañía para este destino con obligacion de remplazar y entregar a su orden los mismos sesenta mil pesos dentro de ocho años de la fecha.

2º Que como la direccion necesita de dependientes a sus subalternos que se vaian enterando de las dependencias, y acreditando sus talentos y conducta se encargue a uno de estos esta comision valiendose de la misma Tesoreria,

Estas condiciones fueron aprobadas de buen grado por los interesados de la Compañía Ballenera de San Sebastián, de manera que se procedió a la fusión de ambas empresas; mejor, a la absorción de la Ballenera por la de Caracas, en las condiciones referidas, aunque cada una continuaría con su razón social. En lo sucesivo en las actas de las Juntas Generales de Accionistas de la Compañía de Caracas figuraría el negociado o capítulo dedicado a la pesquería de ballenas. Pero en cuanto a las solicitudes elevadas al rey no devengaron los resultados deseados, de manera que en la Junta General de Accionistas de 1752, además de aprobar las condiciones de la absorción de la Compañía Ballenera se acordó que se volvieran a solicitar al rey las exenciones y gracias propuestas para su fomento. Añadía que con el mismo propósito del fomento de la Compañía Ballenera pudiera ejercitarse también en la pesquería de otras especies³⁸⁰.

Ministro de Arsenales del Pasaje, Maestranza propia, y que llebe sus cuentas separadas a estilo del comercio para el mas facil pronto expediente en el despacho de las carenas y salida de los navios a sus respectivos y devidos tiempos, sostenidas siempre de la direccion en general y en particular decoro de los señores Directores que tambien quedara encargado para la consulta de los puntos menos graves.

3º Que los fondos antiguos de la Compañía de Ballenas que se hallan deteriorados e imposibilitados a emplearlos de nuevo con la costosa sencible experiencia de su decadencia y ruina, inaccion, se adhieran a este ramo si gustaren sus dueños y interesados como tambien los particulares que se inclinaron de nuebo, formando vitelas que se distribuian a cada interesado.

4º Que la Compañía de Caracas como ha de tener a combeniencia la comision de los pertrechos para sus navios // (fol. 253 r.) comprados por maior y trahidos en derechura desde los mismos parajes de su orixen haia de dar a dicha Compañía a coste y costas, los que necesitare por toda España.

5º Que dicha Compañía haia de gozar en la introducion y consumo de su pesca esencion de todo derecho y la pesca extrangerera haia de pagar los derechos rigurosos que contiene el Arancel.

6º Que todos los que huviesen echo dos o tres viajes a esta pesca sean preferidos en la navegacion de la America y ninguno en adelante pueda ser admitido en los navios de la Compañía por Capitan, Teniente, Piloto, Oficial de mar que no haia hecho dos viajes en la Real Armada, o tres en los de Ballenas.

7º Que no se entienda por viaje de ballenas el que con su pesca no llegase a susanar los gastos de armamento.

8º Que como Ynglaterra da por cada tonelada premio maior o menor proporcionado y respectibo a los buques que se emplearen en esta pesca, y el rey de Francia por cada pez grande que pillaron sus navios quinientas libras con otros arbitrios favorables y conducentes a fomentar y sostener dicha pesca, por tener conocido por larga experiencia que el producto de esta pesca no susana al presente los gastos de su armamento, y considerar por otra parte la utilidad grande que proviene a la pesca nacional, a su Real Herario y a sus basallos que insensiblemente ban adelantando con este exercicio en la navegacion por ser uno de los mas adecuados medios para llegar a su perfeccion, le pida a SM que los cortos derechos que los pocos navios de la Compañía de Caracas pagan al Seminario de San Telmo, se adhieran // (fol. 253 v.) a esta nueva Compañía, para que con este alibio pueda superar con mas facilidad las dificultades de su restablecimiento” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 119).

380 Junta celebrada en Madrid en 1752: “Fomento de la Compañía de Ballenas con el ingreso de sessenta mil pesos que en ella pone esta de Caracas.

En la precedente Junta General de ynteressados celebrada en San Sevastian el año de mil setecientos quarenta y nueve se acordo que para el restablecimiento de la Compañía de Ballenas que se hallava atrassada por las desgracias experimentadas en sus principios, y la dilatada guerra que corto su giro, se aplicassen sessenta mil pesos en los terminos que pareciessen compatibles con los intereses de ambas Compañías, cuia probidencia quedo sin efecto por la suspension del comercio de la de Caracas. Tomando la Junta en considerazion esta materia, y pareciendola innegables las ventajas que han de resultar al comun del reyno del fomento de esta pesca, ademas de la importancia de criar en abundancia marineria diestra y robusta; confirmo aquel acuerdo y dio orden al Director ressidente en San Sevastian tratasse con los antiguos interessados de ballenas, y diesse quenta de lo acordado con ellos, en orden al modo de verificarse el proyectado ingreso, y emprender sin dilacion la pesca.

(AL MARGEN= Empleados en esta Compañía) Y habiendolo assi practicado la junta se conformo con lo resuelto en las conferencias de San Sevastian añadiendo que para evitar gastos a la Compañía de Ballenas, los dependientes de la de Caracas sirban (sin otro sueldo que el que como tales disfrutan) los empleos precissos para su gobierno y manejo. Que de la misma suerte aora y en adelante se franquehen de los almacenes de la Compañía para los

Don Joaquín de Aguirre y Oquendo, apoderado de la Provincia en la mencionada Junta General de Accionistas, informaba de este acuerdo a las Juntas Generales de Gipuzkoa, congregadas en Mondragón en 1752, añadiendo que convendría que la Provincia procurase la captación de nuevos accionistas en el proyecto de fomento de la Compañía Ballenera. La Junta decidió invertir 10.000 pesos, pagaderos de los primeros repartimientos de dividendos que hiciese la Compañía de Caracas, correspondientes a sus acciones. Para ello comisionó a su apoderado que obtuviese la real facultad necesaria para dicha operación. Y en lo referente a lo acordado en la Junta de Accionistas en torno a la dedicación de la Compañía Ballenera a otras pesquerías, añadía que se solicitase al rey el reinicio de las gestiones en la Corte británica para conseguir el restablecimiento de las pesquerías de bacalao en Terranova. Esto constituiría un buen procedimiento para el objetivo de fomentar la Compañía Ballenera, habida cuenta del poco coste que se precisaba para el apresto de barcos para la pesca del bacalao³⁸¹.

Pero la Corona no atendió las demandas de la Compañía de Caracas. Al contrario, desde hacía algunos años procedía a la aplicación de una política lesiva para los interesados en las pesquerías. Efectivamente, en 1742 Dinamarca y España firmaron un Tratado de Comercio poco favorable a los intereses pesqueros. El primer artículo del tratado contemplaba la libertad de comercio entre ambas potencias sin necesidad de pasaportes ni licencias particulares, pero al tiempo que España no permitía el comercio con las Indias, Dinamarca también exceptuó de la libertad a sus posesiones septentrionales de Islandia, Islas Feroe, y colonias de Groenlandia, Norland y Finmarcken. Además, el capítulo doce concedía a los daneses la exención de la mitad de los derechos a pagar por la importación de pescado seco y salado³⁸². Esta rebaja de los impuestos concedida a los productos pesqueros daneses puede que fuera la causa de la introducción en el memorial de condiciones de la Compañía de Caracas del quinto artículo, solicitando la aplicación íntegra del arancel a los productos pesqueros extranjeros.

armamentos, carenas y custodia de los navios de la de ballenas, los pertrechos, generos y materiales necesarios a sus justos precios, sin interes alguno, con tal que esto pueda hacerse sin conocido perjuicio, ayudando en un todo a esta Compañía como estrechamente unida a la de Caracas, con todo aquello que sea compatible con los intereses de ambas.

(AL MARGEN= Otras pescas a mas de la de Ballenas) Que respecto de ser mui corto el lucro que podia esperarse de sola la pesca de Ballenas y muy proximas las pérdidas, ya por la falta de pesca, ya por la nabegacion arriesgada, se emprendan por la Compañía otras pescas, que probablemente aiuden a sobstenerla,

(AL MARGEN= Auxilio de SM con algunas gracias) y que con este motibo se impetren de SM algunas gracias conducentes al propio fin de fomentar la Compañía de Ballenas, a imitacion de otros principes que las conceden a las establecidas en sus dominios con igual obxeto” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/72).

381 “...hace muchos años tiene pendiente esta Provincia en la Corte sobre que se mantenga a sus naturales en la posesion en que estuvieron de la pesca de bacallao en Terra-Nova, especialmente en la ysla de Plasencia, lo que esta mandado por el articulo de la Paz de Utrecht pero que la nacion Britanica no la quiere consentir todavia. Que esta pesqueria por el poco coste que necesita para el apresto de los navios que ban a ella y por la mucha y buena marineria que se criaba de los mozos que hacian la pesca era sumamente util al Real Servicio y a los puertos // (fol. 14 v.) de esta provincia por el interes que producía y se pida al señor don Juachin se empeñe con el maior esfuerzo a fin que el rey (Dios le guarde) pase sus oficios con la de la Gran Bretaña para que expida las ordenes correspondientes a la obserbancia del citado capitulo de paz...” (A.G.G.-G.A.O., R.47).

382 ALEGRE, J.M.: *Las relaciones hispano-danesas...*, op. cit., pp. 220-229.

Dado que el monarca no concedía ni las exenciones ni el crédito de los 60.000 pesos solicitados, la Compañía de Caracas decidió invertir por su cuenta 40.000 pesos en la adquisición de acciones de la Ballenera, consumándose de ese modo la absorción. Para marzo de 1753 se habilitaron dos balleneros para la pesquería, pero de nuevo los resultados fueron poco satisfactorios: uno de los navíos regresó desarbolado y el otro con escasas capturas. La Junta de Accionistas de la Compañía de Caracas, congregada en Madrid en 1754, considerando que en Gipuzkoa los inversores navales no se decidían a completar los 100.000 pesos que se estimaban necesarios para restablecer el giro de la Compañía Ballenera y que el rey no concedía las gracias solicitadas, decidió suspender por el momento la actividad pesquera y dedicar los barcos al transporte al flete. La Compañía de Caracas, en vista de que su iniciativa no había inducido cambio alguno en la actitud de la Corona ni de los inversores, decidió abandonar su apoyo al fomento de la Compañía Ballenera y de las pesquerías. La Junta de accionistas condicionaba su apoyo al logro por la dirección de la Ballenera de nuevas inversiones que completaran los 100.000 pesos, así como a la obtención del rey de las gracias y exenciones solicitadas³⁸³.

Aunque no se mencionan explícitamente, debieron influir también otras causas en el cambio de actitud de la Compañía de Caracas con respecto al fomento de la Ballenera. Por una parte, años más tarde de este acontecimiento, concretamente en 1777, los amigos donostiarras de la RSBAP opinaban que la interrupción del Tratado de Comercio con Dinamarca supuso la ruina de la Compañía Ballenera. Sáñez Reguart algunos años después afirmaba al respecto que “...*acabó de eclipsar enteramente la pesca que hacíamos de ballenas...*”³⁸⁴. Efectivamente la ruptura de relaciones entre ambos Estados en 1753 desembocó en una delicada coyuntura prebélica³⁸⁵, que de ninguna manera debía alentar a la continuación de las pesquerías en aguas, muchas de ellas bajo soberanía danesa. Por otra parte, los acontecimientos acaecidos en torno a la Guerra de los Siete Años puede que motivaran la definitiva retirada del apoyo al fomento de las pesquerías por parte de la Compañía de

383 Extractos de las Juntas de 1753 y 1754, celebradas en Madrid: “Compañía de Ballenas. Atendiendo a reparar la Compañía de la Pesca de Ballenas, fundada en la ciudad de San Sebastian y a que bolbiese a su giro suspenso desde la última guerra, se acordó también en juntas generales de los años de 1749 y 1752 que la Compañía de Caracas la auxiliase con un ingreso de 60.000 pesos, tomando su equivalente en acciones de la otra, y habiendo entregado por cuenta de esta summa la de 40.000 pesos poco más o menos, con que pudieron habilitarse por marzo de el año de 53 dos navios para aquella pesca, se instruyó la Junta del efecto poco ventajoso que produjo este primer armamento, bolbiendo desarbolado un navio y con corta pesca el otro; como igualmente de la dificultad de completar de parte de los interesados antiguos y de la Provincia de Guipuzcoa (que lo es en promover esta Compañía) el fondo de 100.000 pesos que se juzgava preciso para su giro, fuera de que necessita también de algunas gracias de la piedad de SM sin las quales siempre se considero inasequible este empeño; por lo que atendiendo a la cortedad del fondo actual y a la deterioracion de ambos navios, determino la Junta su venta o que se ocupen en transportes a flete, suspendiendo su campaña a la pesca por el presente año de 1754 ya por lo abanzado del tiempo, y ia por otras causas; y que a los directores de aquella Compañía se estrechen los encargos para facilitar los medios de juntar el capital referido de los 100.000 pesos de fondo, y proponer y solicitar de SM las gracias que sean acomodadas y regulares para sostener esta pesca y navegacion tan importantes para la cria de una marineria robusta y habil” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/72).

384 Extractos de las Juntas Generales celebradas por la RSBAP (1777). Comisiones Terceras de Industria y Comercio. Artículo I: esca. / SÁÑEZ REGUART, A.: *Diccionario histórico de los arte de la pesca...*, op. cit., p. 339.

385 ALEGRE, J.M.: *Las relaciones hispano-danesas...*, op. cit., pp. 395-397.

Caracas. Antes de la declaración oficial de la guerra en verano de 1756, en las colonias americanas en 1755 los ingleses ocuparon la Acadia francesa y para apoyar a sus colonos en 1756 Londres mandaba el apresamiento de los barcos franceses, lo que ocasionó el ocaso, también, de la Compañía Ballenera de Bayona, así como de las pesquerías balleneras de Lapurdi³⁸⁶. Francia puso poco empeño en la defensa de sus colonias americanas y para 1759 habían sido conquistadas por Inglaterra, mientras que las pesquerías de bacalao labortanas se interrumpían en 1758³⁸⁷. Estos acontecimientos supusieron un duro golpe para las pesquerías de bacalao labortanas, y la ruina para la ballenera, de manera que se eliminaba uno de los principales competidores de la Compañía de Caracas en cuanto a la disponibilidad de la mano de obra marinera. Es decir, en adelante no precisaba de la presencia de un instrumento para procurarse de la mano de obra necesaria, como la Compañía Ballenera había constituido desde sus inicios.

En lo sucesivo, la de Caracas abandonó a la Ballenera a su suerte lo cual constituyó su fin. La Compañía Ballenera empleó a flete sus dos barcos en un viaje a Caracas al servicio de la Compañía Guipuzcoana, tras el cual convocó una Junta General de accionistas. En ella se evidenció que del ingreso de 585.335 reales, concedido por la Compañía de Caracas, se había producido una pérdida de más de 369.335 reales. En 1757, considerando que sin la concesión de nuevos fondos por la Compañía de Caracas y de gracias por la Corona no podría sobrevivir la Compañía, decidieron su extinción. La Junta de Accionistas de la Compañía de Caracas de 1758 viendo que el rey no procedía a fomentar a la Compañía Ballenera, a imitación de otros estados, aceptó la decisión y ordenó la liquidación de sus activos³⁸⁸. Tal como se expresa en el extracto de las Juntas de Accionistas de la Compañía de Caracas de 1761, de la liquidación de la Ballenera le correspondieron 229.888 reales y 13 maravedíes de vellón, experimentando unas pérdidas de 355.670 reales y 21 maravedíes de vellón³⁸⁹.

386 PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques...*, op. cit., pp. 221-228.

387 TURGEON, L.: “La crise de l’armement morutier basco-bayonnais...”, op. cit.; Idem: “Pêches basques du Labourd...”, op. cit., pp. 175-177; ROBIN, D.: *L’histoire des pêcheurs basques...*, op. cit., pp. 167-226.

388 Extracto de las Juntas de 1756, 1757 y 1758, celebradas en Madrid: “Compañía de Ballenas. La Junta se entero del ningun efecto que habían producido las diligencias practicadas por la Direccion con el fin de que se verificasen las intenciones acordadas por la ultima Junta General en orden a la Compañía de Ballenas y tambien de que hallandose con falta de buques se habia valido la Direccion de los dos pingues de dicha compañía para un viage redondo a Caracas a flete; y que con motibo de solicitarse el abono del importe de este, habia tenido la referida compañía Junta General de sus interesados y reconociendo en ella su decadente estado, pues desde el año de 1752 en que se verifico el ingreso de los 585.335 reales con que la auxilio esta de Caracas, habia tenido la perdida de 369.335 reales 30, 3/8 maravedis, acuerdo se procediese a su extincion respecto de que no se halla en disposicion de hacer su comercio de la pesquería, a menos que esta de Caracas la auxiliase de nuebo y la facilitase de SM las gracias que logran las Compañías de Ballenas de Francia y Ynglaterra, sobre que represento a esta Junta; la que enterada de todo y de lo expuesto por la Direccion en el informe que se le pidio en el assunto no se conformo en la concesion de nuebos auxilios y acuerdo que se proceda a la extincion precedidos los requisitos combenientes y que el producto de los dos pingues, el de los fletes del viage de Caracas y de los demas enseres con que se halla la referida Compañía de Ballenas, se reparta sueldo por libra entre sus primitivos interesados y esta de Caracas, dando qüenta primeramente a SM de este acuerdo, como se hizo; y habiendose conformado SM con él, por resolución de 7 de diziembre de 1757 se han dado las ordenes combenientes para su cumplimiento” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/72).

389 Extracto de las Juntas de 1760 y 1761, celebradas en Madrid: “Compañía de Ballenas. Que se habia verificado la extincion de la Compañía de Ballenas y hecho el repartimiento de sus fondos, sueldo a libra, entre todos sus ynterados, habian pertenecido a esta de Caracas 229.888 reales y 13 maravedis de vellon por los 585.558 reales con

En suma, las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas se extinguieron con el fin de la Compañía Ballenera. Lo mismo sucedió con los balleneros labortanos poco después del final de la Guerra de los siete años, como poco antes se señalaba. En este sentido, el contenido de un pleito suscitado entre los pescadores de Zarautz y Getaria sobre la pertenencia de una ballena cazada conjuntamente constituye un claro exponente de la definitiva extinción de las grandes pesquerías balleneras en Gipuzkoa; Pleito iniciado el día 22 de febrero de 1763, es decir a los doce días de la firma del Tratado de París que ponía fin a la Guerra de los Siete Años entre Inglaterra y Portugal contra Francia y España. A la hora de presentar testimonios acerca del método usado en las pesquerías para el reparto de las ballenas cazadas, no hallaron en todo el litoral guipuzcoano ningún marinero empleado en la actividad. Es más, de los testigos presentados, provenientes de toda la costa guipuzcoana, aquéllos que habían trabajado en balleneros superaban todos los 53 años de edad, mientras que ninguno de los testigos menor de los 50 años había trabajado nunca en balleneros³⁹⁰, lo cual es buena muestra tanto de la extinción de la actividad ballenera desde hacía algunos años como de su estado decadente en los últimos años de su ejercicio.

A pesar de la extinción de la actividad ballenera, las esporádicas capturas de ballenas en el litoral guipuzcoano sirvieron para continuar manteniendo las técnicas de caza y aprovechamiento de las ballenas. Durante las últimas décadas del siglo XVIII, en que, como en el capítulo dedicado a la pesca del litoral se incidía, las principales empresas del litoral comenzaron a dar muestras de dificultades, produciéndose un aumento de marineros desempleados, se realizaron varios proyectos de restablecimiento de la actividad ballenera. Estos empeños se trasladarían a un contexto geográfico y geopolítico totalmente diferente al que durante siglos constituyó el escenario en el que se desarrollaron las pesquerías transoceánicas. El Atlántico Norte fue sustituido por el Sur, el Ártico por el Antártico y Terranova y demás territorios septentrionales por la Patagonia. La disminución de las capturas de cetáceos en el Ártico impulsaron las primeras expediciones balleneras al Atlántico meridional e incluso al Antártico. Otras potencias marítimas de la época habían comenzado a fijarse en los territorios y mares meridionales promoviendo diversas expediciones de exploración y colonización, entre las que destacan las emprendidas a la Antártida por el navegante inglés James Cook (1772-1773). En este contexto se enmarcan varios acontecimientos como el proyecto británico de asentamientos coloniales en la Patagonia, territorio nominalmente perteneciente a España pero que de hecho permanecía fuera de su control en manos de sus pobladores originarios, o la conquista británica de las islas Malvinas en 1770 y su abandono en beneficio de España en 1774. Exponente de este renovado interés de las potencias por este espacio del globo, en 1776 se creó el Virreinato de La Plata, con el propósito de reorganizar el espacio de La Plata y el sector meridional del continente americano³⁹¹. Ese mismo año el virrey encabezó la conquista de la colonia

que la había auxiliado, resultandola la perdida de 355.670 reales y 21 maravedis de vellon” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/72).

390 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3242.

391 Véase al respecto: LUIZ, M.T.-SCHILLAT, M.: *La frontera austral. Tierra del Fuego 1520-1920*. Cádiz: Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997, pp. 37-56.

portuguesa de Sacramento y de otros territorios brasileños como la isla Santa Catalina. Por los Tratados de San Ildefonso de 1777 se confirmó la soberanía española sobre Sacramento, aunque tuvo que devolver otras posesiones, entre las que se hallaba la isla Santa Catalina³⁹².

Pretendiendo la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País promover la pesca del litoral, mediante la aplicación de la técnica del cecial o pescado seco, especialmente, de merluza, procedió en 1775 a la fundación de la Compañía General de Pesca Marítima, tal como se ha hecho mención en el precedente capítulo. Con objeto de fortalecer su actividad, la Sociedad Bascongada inició una serie de experimentos y de consultas a lo largo del litoral guipuzcoano, a resultas de lo cual, José Lorenzo de Goicoechea y Francisco Ignacio de Sagasti, Amigos o socios de San Sebastián, remitieron a las Comisiones Terceras, encargadas del fomento industrial y comercial, un memorial, que sería presentado en sus Juntas Generales de 1777, relativo a la reintroducción de la actividad ballenera en Gipuzkoa³⁹³. En opinión de sus redactores la crisis de la pesca del litoral era una derivación de la extinción de las grandes pesquerías transoceánicas de ballenas y bacalao y consideraban que no se podría fomentar la primera sin la reintroducción de la segunda. En cuanto a las causas de la extinción de las pesquerías transoceánicas, señalaban la ocupación de Terranova por Inglaterra, lo que supuso el fin de la pesca del bacalao, la disminución de ballenas en aguas del Atlántico septentrional y el desinterés de los inversores navales y de la Corona por continuar manteniendo la actividad de la Compañía Ballenera.

En suma, consideraban que se hallaban en una coyuntura muy propicia para ensayar la reintroducción de la actividad ballenera, ya que, por una parte, la recientemente erigida Compañía General de Pesca Marítima, de acuerdo con su artículo 29, podía dedicarse a dicha actividad³⁹⁴ y, por otra, según las observaciones efectuadas por don José de Lajust, capitán de la fragata *San Miguel*, de la Compañía de Caracas, que hacía poco regresaba de la recién conquistada isla de Santa Catalina, había allí gran cantidad de ballenas y cachalotes que cazaban los portugueses e ingleses. De manera que la Compañía General podía dedicarse a su captura aprovechando la reciente conquista de esta isla y, en caso de su devolución a

392 El año 1765 se creó en Portugal la Compañía Ballenera que en lo sucesivo monopolizaría la captura de ballenas en Brasil. Esta Compañía fundó en 1772 una nueva estación ballenera en la isla de Santa Catalina que en adelante encabezaría la actividad en todo Brasil. Dos años más tarde se produjo la primera llegada a Santa Catalina de un ballenero de Nantucket, dedicado a la captura de cachalotes, armado por Aaron Lopez, judío portugués asentado en Newport. Apresado por las autoridades portuguesas, su tripulación fue retenida durante varios años para que instruyera a los balleneros brasileños en la captura de cachalotes. Este “descubrimiento” desencadenó que a partir de 1775 y 1776 progresivamente aumentara la presencia de balleneros norteamericanos y británicos en aguas del Atlántico sur, entre Brasil y las islas Malvinas. Este era el contexto económico en que se produjo la conquista española de la isla de Santa Catalina en 1776. Este acontecimiento no impidió a la Compañía portuguesa que continuara con la captura de cetáceos, reiniciada en 1777 tras la devolución de la isla a Portugal. Véase: ALDEN, D.: “Yankee sperm whalers in brazilian whaters...”, op. cit., pp. 272-284.

393 Extractos de las Juntas Generales celebradas por la RSBAP (1777). Comisiones Terceras de Industria y Comercio. Artículo I: Pesca. Véase también: ASTIGARRAGA GOENAGA, J.: “La Compañía General de Pesca Marítima...”, op. cit., pp. 153-154.

394 Artículo XXIX: “Siendo de particular interés a la nación la pesca de las ballenas, será asimismo libre de derechos toda la que se haga de ellas por la Compañía, acreditando con suficiente justificación no ser de extranjeros la pesca” (B.K.M., C-61, F-11).

Portugal, introduciendo en los tratados una cláusula de permiso de pesca. Para su correcto funcionamiento consideraban oportuno la concesión de exenciones y gratificaciones por la Corona y el permiso de transportar en su viaje de ida mercancías lícitas. Pero ya sea por la no inclusión de las pretensiones guipuzcoanas en los Tratados de San Ildefonso, que reintegraron la isla Santa Catalina al dominio portugués, ya por el fracaso de la Compañía General de Pesca Marítima, el proyecto de la reintroducción de la actividad ballenera no prosperó por el momento.

No obstante, éste fue el caldo de cultivo en el que se gestó el último empeño de restaurar las pesquerías transoceánicas durante el siglo XVIII. La iniciativa surgió de la confluencia de tres conjuntos de intereses de origen y objetivos muy distintos: los de varios ilustrados afincados en la Corte, empeñados en el fortalecimiento de la actividad pesquera en general en todos los dominios del Imperio Español; los de los comerciantes de grasa de ballena que aún subsistían en San Sebastián y que consideraban factible la explotación de los recursos balleneros del Atlántico meridional, tal como propusieron en 1777; y los de la Corona, decidida a aumentar su presencia en los territorios salvajes del cono sur americano cuyo dominio peligraba por la progresiva intervención y presencia de otras potencias, especialmente de Inglaterra.

A imitación de lo emprendido por la Real Sociedad Bascongada una década antes, un núcleo de ilustrados cercanos a la Corte, entre quienes destacaba don Antonio Sáñez Reguart, autor del *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, proyectaba la erección de una compañía pesquera. En 1788 llevaron a cabo una expedición a las costas gallegas con objeto de reconocer las pesquerías que en ella se desarrollaban. Pero el verdadero promotor de estos experimentos era don José Ventura de Aranalde, activo comerciante de San Sebastián, que fue quien sufragó la adquisición y armamento de los dos barcos que se emplearon en la expedición gallega. Aranalde, desde hacía algunos años era el comisionado en San Sebastián para la venta de las grasas de la compañía portuguesa dedicada a la cacería de ballenas en la isla de Santa Catalina³⁹⁵, precisamente la misma que en 1777 era ambicionada por algunos comerciantes de San Sebastián. Por tanto, conocedor de las pesquerías que otros países estaban desarrollando en Patagonia y el Atlántico Sur, en 1789 propuso a don Antonio Sáñez acerca de la conveniencia de dirigir sus esfuerzos al establecimiento de las cacerías de ballenas y focas en aquellas regiones pertenecientes a la soberanía española. Los informes remitidos por don José Ventura de Aranalde a Sáñez Reguart, trasladados por éste a la Corte, y ante la creciente presencia de cazadores de ballenas y focas extranjeros en aguas de

395 Conocía, por tanto, directamente los pormenores de la experiencia ballenera portuguesa en aguas de Brasil y sobre todo de la isla Santa Catalina, así como de la compañía fundada en 1765. Las continuas capturas de ballenas efectuadas en estas aguas por las flotas portuguesa, norteamericana e inglesa provocaron que a partir de 1785 las capturas de ballenas de la Compañía portuguesa se sumieran en una tendencia descendente hasta el año 1796. Tanto es así que el enorme volumen de la deuda contraída en consecuencia por esta compañía con la corona portuguesa precipitó su extinción en 1797. Al mismo tiempo los norteamericanos y británicos acudían cada vez a aguas más meridionales y a partir de 1791 comenzaron las primeras expediciones balleneras destinadas al Pacífico (ALDEN, D.: "Yankee sperm whalers in brazilian waters...", op. cit., pp. 284-288).

Puede que estas noticias acerca de la progresiva escasez de ballenas en aguas de latitudes medias del oceano Atlántico sur, junto con otras razones de índole geo-estratégico, pesaran también en el ánimo de Aranalde y de los restantes promotores de la Compañía Marítima a la hora de decidir el ensayo de la introducción de la actividad ballenera en las posesiones más meridionales de la Monarquía Católica.

Patagonia e incluso de la evidencia de un asentamiento británico en 1789 en la región, propiciaron la fundación de la Real Compañía Marítima, cuyo reglamento se publicó por Real Cédula de 19 de septiembre de 1789.

Aunque el propósito general de la Compañía Marítima era el desarrollo de las pesquerías en todas las posesiones de la Corona, su acción desde sus inicios se centró en Patagonia. A grandes rasgos, se hacía realidad el proyecto que en 1777 elaboraron varios comerciantes de San Sebastián para la reactivación de la actividad ballenera, pues tal como aquéllos preveían, se concedió a la Compañía la facultad de comerciar libremente con América. El apoyo del rey a la nueva Compañía se manifestó también en la concesión del monopolio de las pesquerías de ballenas, bacalao y otras especies aptas para el salazón. Pero los propósitos de la Corona y del núcleo de ilustrados de la Corte eran mucho más ambiciosos, consistentes en el establecimiento de colonias, integradas por los pescadores y sus familias. Por tanto, los objetivos de la Compañía Marítima, del mismo modo que otras extranjeras como la inglesa Compañía de la Bahía de Hudson, asentada en dicha bahía norteamericana desde 1670, eran por una parte económicos, consistentes en la explotación de los recursos naturales de Patagonia, especialmente las pesquerías y las pieles, y por otra políticos, centrados en la colonización de este territorio, alejado o de difícil control desde las instancias de gobierno metropolitanas³⁹⁶.

La primera expedición³⁹⁷, compuesta de dos goletas, propiedad del rey, específicamente fabricadas para la Compañía en Pasaia³⁹⁸, y dos fragatas, tras partir de Santander, llegó a Puerto Deseado (Patagonia) en febrero de 1790. Esta expedición, como las posteriores, fue apostada en Pasaia, donde la Compañía disponía de almacenes. Don José Ventura de Aranalde era el Director de la Compañía en San Sebastián y por tanto responsable de las actividades de la Compañía en Pasaia. Pero es más, la práctica totalidad del capital inicial de la compañía, necesario para el inicio de sus actividades, así como posteriores partidas que se precisaban para aprestar las expediciones fueron sufragadas por este ilusionado comerciante de San Sebastián. Los expedicionarios en seguida construyeron en Puerto Deseado las infraestructuras necesarias en una pequeña colonia, empezando por los embarcaderos y los pequeños fuertes necesarios para su defensa, pasando por las habitaciones, almacenes, herrería, capilla, etc. Y desde allí fundaron otros pequeños establecimientos más aptos para la caza de la ballena como la de la Punta del Este de Maldonado, en Uruguay, en el mismo contexto geográfico en que se ubicaba la Isla de Santa Catalina.

396 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Compañías de Navegación. Compañía Marítima, Leg. 7186. Este hecho se hace evidente si se tiene en cuenta que la Compañía Marítima nunca intentó hacer efectivo su monopolio en otro escenario en que las pesquerías transoceánicas se estaban desarrollando de manera destacada. Concretamente, en las islas Canarias se había desarrollado una importante flota de pesqueros, que en 1797 contaba con unos 30 bergantines, que se dedicaban a la pesca y salazón en el rico banco sahariano. Véase al respecto: MARTÍNEZ SHAW, C.: "La renovación de la pesca española...", op. cit., pp. 57-59.

397 Sáñez Reguart incluye una descripción de la fundación y primera expedición de la Real Compañía Marítima. SÁÑEZ REGUART, A.: *Diccionario histórico de los arte de la pesca...*, op. cit., pp. 368-369.

398 A.H.P.G., 3/2293.

Los objetivos excesivamente ambiciosos, la impericia y falta de visión de su Dirección General, integrada por miembros del círculo de ilustrados de Madrid, así como la instrumentalización de la Compañía por la Corona que, tal como se estudia en el capítulo del comercio marítimo, utilizó los registros de sus barcos desde Pasaia en su ofensiva contra el entramado aduanero-comercial de Gipuzkoa³⁹⁹, precipitaron el fracaso de la compañía. A pesar de los buenos resultados derivados de las capturas de cetáceos y pinnípedos y de las actividades comerciales, los beneficios obtenidos nunca consiguieron suplir la falta de liquidez de la Compañía, derivada de la enorme deuda contraída en el apresto de la primera expedición. Efectivamente, tal como el propio Aranalde, principal acreedor y “alma mater” de la Compañía, expresaba, los Directores Generales “...*dexando de seguir las hideas y luces que dí entonces, dispusieron entre si la expedicion que se hizo de Santander con tantos buques y tanta chusma que para un ensayo fue demasiado: esta expedicion y este ensayo no se huviera efectuado a no haver tambien ofrecido yo con gusto por hacer este servicio a la Corona el adelantar los fondos necesarios como lo execute con 638.909 reales...*”⁴⁰⁰.

Las deudas de la Compañía fueron en aumento pues sus beneficios no llegaban a cubrir los gastos ordinarios derivados de los salarios de su numeroso personal administrativo, del apresto de los navíos y sobre todo del mantenimiento de los establecimientos coloniales de Patagonia, que precisaban de continuas remesas de víveres y pertrechos para su subsistencia. Todo ello desembocó en graves disputas internas, derivadas de las reclamaciones de los acreedores por la devolución de las deudas, entre los que destacaba Aranalde, de los accionistas descontentos por la inexistencia de dividendos y de los empleados que no podían cobrar sus salarios. Algunos accionistas y acreedores abogaban por la entrega de las colonias a la administración real o por su abandono, ciñéndose la Compañía exclusivamente a las actividades pesqueras y comerciales. Otros, entre quienes figuraban sobre todo los miembros del círculo ilustrado antes mencionado, imbuidos de una concepción “patriótica” de la economía, consideraban que había que mantener las colonias a toda costa, pues así convenía al bien de la Monarquía y a la conservación íntegra de sus posesiones. Constituían un ejemplo paradigmático del reformismo ilustrado del siglo XVIII, ya que consideraban que se debían aplicar diversas reformas económicas, sociales, etc., para mejor explotar los recursos coloniales que sirvieran para apuntalar la continuidad del Imperio Español.

A la bancarrota y disensiones internas, que provocaron el colapso de las actividades de la Compañía, se sumó la invasión de Gipuzkoa por la Convención francesa en 1794, lo cual provocó la ocupación de Pasaia, principal puerto de apresto y reparaciones de los barcos de la Compañía. Don José Ventura de Aranalde, su principal valedor, fue arrestado cuando trataba de huir de las tropas francesas, siendo reducido a San Sebastián como “...*prisionero de honor...*”, hasta el final del conflicto en 1795. La Guerra de la Convención debió acarrear la definitiva interrupción de las iniciativas emprendidas por la Compañía Marítima. Posteriormente no consta que continuara con sus actividades, aunque a principios de 1796

399 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/101.

400 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Compañías de Navegación. Compañía Marítima, Leg. 7186.

don José Ventura de Aranalde persistía aún en llamarse Director de la Real Compañía Marítima en San Sebastián, a la hora de proseguir con sus gestiones en la Corte al objeto de conseguir el reintegro de las cantidades que la Compañía le debía⁴⁰¹, aunque consta que las colonias fundadas a expensas de la Compañía, concretamente la de Puerto Deseado, continuaron en activo hasta su abandono en 1807⁴⁰². De esta manera tormentosa concluyeron los intentos de restablecimiento de las pesquerías transoceánicas de Gipuzkoa en el siglo XVIII.

401 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Compañías de Navegación. Compañía Marítima, Leg. 7186.

402 LUIZ, M.T.-SCHILLAT, M.: *La frontera austral...*, op. cit., p. 51.

5. CONSTRUCCIÓN NAVAL

“6/ *San Josephen bezpera hire egun tristea,
orduco itsassoaren gauçaren dorphea,
espantitceco çuen nola gure untcia
etcen erdiratu egun hartan, gucia.*

7/ *Lema bastoiña çuan egun hartan hautsi,
bai eta papaioa ecin hartuz utci,
bai guehiago dena lemaco burdiña
hautsia aurkhitu, han çuan bada miña.*

8/ *Hirur palencuz guindian lema truncatu
eta sahetsetaric palenquinez hartu,
lema bastoiña ere fite çuan moldatu
eta balienqui bere toquian sarthu.*

12/ *Hainitç luçatu gabe baçuan berria,
brancaren azpitican cela ithurria,
halaber orain bacela aborreco aldean
istupac utcia beso bat hartcean.”¹*

¹ Versos anónimos del siglo XVII que describen las penalidades del azaroso y accidentado viaje a Terranova de un pesquero y las reparaciones que se tuvieron que hacer en alta mar (URKIZU, P.: *Bertso zahar eta berri...*, op. cit., pp. 103-104).

5. CONSTRUCCIÓN NAVAL

La construcción naval constituyó una de las principales actividades marítimas del pasado de Gipuzkoa. Diversas consideraciones al respecto patentizan la enorme importancia de esta industria tanto en el seno de la economía como en el de la política provincial durante la Edad Moderna. En primer lugar, evidentemente, constituía una de las actividades más relevantes de la economía marítima de Gipuzkoa, tanto desde el punto de vista de la generación de riqueza por medio de la venta de sus productos², como del empleo de importantes contingentes de mano de obra, que se dedicaban a la construcción y reparación de barcos, así en los astilleros como enrolados en sus tripulaciones. Además de los propios constructores y carpinteros, la construcción naval, sostenía a gran número de oficios dedicados a la fabricación de diversos efectos navales: cordeleros, herreros, poleeros, tallistas y escultores, fabricantes de anclas, etc. En segundo lugar, los efectos multiplicadores de esta industria acrecentaban aún más su importancia dentro del conjunto de la economía de Gipuzkoa. La demanda de materias primas para la construcción de barcos reportaba beneficios a otros sectores y actividades como los trabajadores forestales, campesinos y transportistas dedicados al acarreo de madera, ferrerías ocupadas en la producción de herrajes, especialmente clavos, comerciantes empleados en la importación desde el extranjero de diversos pertrechos navales como la brea, madera de pino, lona, jarcias, etc. En tercer lugar, la construcción naval constituía una de las actividades industriales de mayor valor estratégico para los estados de la Europa moderna, máxime, como en el caso de España, cuando poseían extensos territorios coloniales en ultramar. Los particulares y las instituciones de Gipuzkoa, sabedores de esta realidad, la rentabilizaron en beneficio propio con la obtención y ampliación de privilegios económicos, sociales y políticos, según los casos.

En suma, la construcción naval constituía la principal actividad industrial de la economía marítima de Gipuzkoa durante la Edad Moderna, aunque no la única. En capítulos anteriores se han estudiado otras actividades industriales también integrantes de dicha economía, especialmente las dedicadas a la transformación y conservación del pescado. Éstas, a diferencia de la construcción naval, a lo largo del período de referencia, no consiguieron desligarse de la actividad marítima, la pesca, que las originó, sin que llegaran a constituirse en una industria consolidada y autónoma, desvinculada de la evolución coyuntural de la pesca. Al contrario, se desarrollaron al compás del devenir de la pesca, de modo que durante la crisis de la pesca del litoral del siglo XVIII, también se sumieron en un estado decadente, incapaces de continuar con su producción al margen de los altibajos del volumen de capturas de los pescadores de los puertos en que se enclavaban, sin que procedieran, por ejemplo, a su importación desde otros territorios cercanos, como Bizkaia, inmersos en pleno auge pesquero. En cambio la construcción naval, constituyó una actividad totalmente autónoma y de personalidad propia, no dependiente exclusivamente de la evolución particular de sus abastecedores. En resumen, su evolución dependió de la interacción de intereses específicos, que se estudiarán en este capítulo, y no absolutamente ligados, como en el caso de las industrias conserveras, al desarrollo de otras actividades económicas.

² A este respecto son muy significativas las aportaciones de los Chaunu que demuestran que entre 1520 y 1580 el 80% de los barcos que integraron las flotas de la Carrera de Indias provenían de astilleros vascos (CHAUNU, P.: *Sevilla y América siglos XVI y XVII*. Sevilla, 1983, pp. 210-230).

A partir, sobre todo, del siglo XII se inició el gran desarrollo de esta actividad en el País Vasco. Durante las tres últimas centurias de la Edad Media, además de constituir una de las principales actividades industriales, la construcción naval vasca alcanzó una posición puntera a nivel del Atlántico europeo, tanto desde el punto de vista técnico como en cuanto al volumen de producción. Este temprano desarrollo hizo que a partir ya del siglo XIII se beneficiara la actividad de privilegios y medidas legislativas de fomento, como el concedido por Alfonso X de Castilla en 1270 a los habitantes de Getaria, permitiéndoles la obtención de madera para construir barcos en cualquier monte de Gipuzkoa³, o la autorización de extraer madera para construir barcos otorgada por el cuarto artículo de las ordenanzas municipales de Deba, redactada en 1394⁴.

Los importantes beneficios derivados del desarrollo de esta industria motivaron que algunos concejos y señores laicos y eclesiásticos participaran en su disfrute. La mayoría de los ingresos provenían tanto de la venta de madera para la construcción⁵ como del arrendamiento de los astilleros. Los astilleros, tanto de propiedad municipal como particular, tal como advertía hace tiempo Guiard y Larrauri, consistían en simples terrenos ubicados en la orilla del agua y dotados de tejavanas y edificios de carácter provisional⁶. No se trataba de instalaciones o factorías industriales de carácter fijo, sino que eran coyunturalmente ocupadas por los constructores hasta la botadura de los barcos. Este carácter provisional de los astilleros se correspondía a las características de las compañías dedicadas a la construcción. Eran compañías que se disolvían tras la construcción de las embarcaciones, generalmente una, para la que se habían concertado sus socios. Los propietarios de los terrenos procedían a su arrendamiento a los constructores. En Zumaia, importante centro de construcción naval, de acuerdo con las ordenanzas redactadas en 1584, el acceso de los vecinos a los astilleros municipales era libre y gratuito y tan sólo eran los foráneos quienes debían contribuir por su uso. El canon del arrendamiento estaba fijado en función del tonelaje de la embarcación a construir. A los vecinos, igual que a los forasteros, solamente se les obligaba a retirar el lastre y los restos de los calzos y amarres que quedaban después de la botadura de los barcos, de manera que no creasen obstáculos en el cauce⁷.

3 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, (1998).

4 A.M.D., Libro V.

5 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit.

6 GUIARD Y LARRAURI, T.: *La industria naval vizcaina...*, op. cit., p. 12.

7 Ordenanza nº59: "Ytten que ningun vezino ni estraño no sea osado echar lasttre en el rio maior ni en la ribera de esta villa so pena de cada mil maravedis y si para lasttar las naos nuevas que se vottan en ella tragieren algun lasttre a la rivera que dentro de ocho dias despues que se votare la nao sean obligados a lo limpiar e quitar de manera que no quede cosa ninguna, y lo mesmo agan de la esa y lugar que hizieren para el botte de la nao y los basos e ymadas que pusieren para ello, de manera que el rio quede limpio y esento..."

Ordenanza nº60: "Ytten que qualquier que no fuere vezino de esta villa quisiere edificar en la dicha ribera y estilleros de esta villa, aya de pagar por ella, por navio de veinte toneladas asta noventta, dos ducados; y de ziento asta zientto y noventta, quatro ducados; y de duzientos hasta quatro zienttos, seis ducados; y de quatro zientos toneladas arriva ocho ducados, y que si mas de un año estubieren en los dichos estilleros desde que se pone sin

Algunos importantes propietarios de tierras, tanto eclesiásticos como miembros de encumbrados linajes, también disponían de astilleros que arrendaban para su explotación. Así, en 1676 la Real Colegiata de Roncesvalles arrendaba por seis años el término de Lipusal, ubicado en sus propiedades del monte de Idia, en Usurbil, al capitán Miguel de Arizteguieta, vecino de San Sebastián. Éste procedería a construir allí barcos para la Armada, tras lo cual se comprometía a retirar todas las edificaciones establecidas. A cambio contribuiría al monasterio con cinco reales de a ocho anuales⁸. A finales del siglo XVII consta que el importante astillero de Mápil, ubicado también en Usurbil, pertenecía al linaje de los Soroa, afamados constructores navales⁹. A pesar de todo, de los datos expuestos se deduce que el arrendamiento de terrenos para la ubicación de astilleros no proporcionaba ingresos de importancia a sus propietarios, de manera que era más rentable su dedicación a otras actividades. Así, las Juntas Generales, celebradas en Hondarribia en 1611, ordenaron a Antonio de Achega, señor de la homónima casa y linaje de Parientes Mayores, vecino de Usurbil, que no procediera a cerrar ni plantara árboles en su astillero de Arrutarte, ubicado en Aginaga, y que se conformara con la obtención de la renta acostumbrada por su arrendamiento¹⁰.

Algunos propietarios, como el concejo de San Sebastián, procedieron a imponer rentas de cuño señorial sobre la construcción y venta de barcos. Concretamente, la ordenanza nº118 de San Sebastián, redactada en 1489, obligaba a la obtención de la “licencia” (institución a la que ya se ha hecho referencia anteriormente) para la construcción y venta de embarcaciones a forasteros¹¹. Posteriormente, San Sebastián trató de extender esta normativa a las extracciones

botarse a la mar, pague doblado y si mas de dos años al respecto...” (A.M.Z., Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº 56).

8 ARCR, Guipúzcoa, Fajo 2, 48, Caja 44. Este contrato de arrendamiento de astillero, es un buen ejemplo para hacerse una idea del carácter sumamente sencillo y transitorio de los astilleros: “...Dixeron que la dicha Real cassa de Ronzesvalles entre otros thterminos y jurisdicçiones que le tocan y pertenezzen en esta Provinçia de Guipuzcoa tiene en el distrito de la villa de Usurbil un termino y jurisdicçion nombrada Ydia que esta en la orilla del rio por donde se navega a la villa de Orio y a esta ziudad y otras partes; y hera assi que el dicho capitan Miguel de Arizteguieta desea fabricar en el dicho puesto y termino de Yria algunos navios del serviçio de su Magestad que Dios guarde haziendo astillero en el dicho puesto que es capaz y dezente para ello...// (fol. r.)...le dava y dio lizençia para que pueda hazer un astillero en la dicha jurisdizion y termino de Ydia que es propia de la dicha Real cassa de Ronzesvalles en el paraxe llamado Lipusal y en la parte que aze division y se acava la heredad de don Francisco Antonio de Zavala y Achega que tambien en parte viene a ocupar el dicho astillero tomando el sitio preçisso y nezesario y quanto biniere a ocupar el cuerpo del navio con sus escoras o puntales y ademas de esto asi vien pueda fabricar una cabaña o barraca para el acoximiento de los oficiales que trabaxaren; y esta lizençia dio con las condiziones siguientes y no sin ellas: Primeramente que el dicho capitan Miguel de Arizteguieta assi por el dicho sitio que ha de ocupar el cuerpo del navio como la dicha cavaña aia de pagar y pague en cada un año a la dicha Real cassa de Ronzesvalles a su voz en esta çidad çinco reales de a ocho...// (fol.v.)...que passados los dichos seis años no huviere de fabricar el dicho Arizteguieta mas navios aia de dejar libre y desocupado el referido sitio y se aia de demoler y echar en tierra la dicha cavaña en el ser y estado en que se hallare...”. Agradezco a Álvaro Aragón Ruano por haberme proporcionado este documento.

9 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451.

10 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,4.

11 A.M.S.S., A, 8, I, 2211/1.

de herrajes para la construcción naval que desde el puerto de Pasaia se enviaban a los astilleros de otros puertos de la provincia. La villa de Errenteria, ubicada en el puerto de Pasaia, era un importante centro de producción de herrajes que, entre otros, abastecía a los astilleros del Oria, pertenecientes a los términos de Orio y Usurbil. A mediados del siglo XVII San Sebastián, señor jurisdiccional del puerto de Pasaia, trató de beneficiarse de este tráfico. Diversas ejecutorias ganadas por San Sebastián prohibían todo acto de comercio y de carga y descarga en el puerto de Pasaia, autorizándose a las localidades ribereñas, solamente, el abastecimiento alimenticio y la exportación de los productos de sus herrerías, siempre con licencia expresa del Regidor Torrero, representante del poder jurisdiccional de San Sebastián en el puerto. El permiso del Regidor Torrero, a todas luces, se precisaba únicamente para la extracción de dichos productos fuera de los límites de la provincia. Pero en 1666 Nicolás de Gaztañaga, vecino de Orio, habiendo acudido, como otras tantas veces, a Errenteria con su pinaza a cargar pernos, cabillas y clavazón, destinados a los galeones que se estaban construyendo en Aginaga, fue conminado por el Regidor Torrero a obtener la licencia pertinente de los alcaldes de San Sebastián. El concejo de Orio trasladó sus quejas a la Diputación, la cual, tras oír a ambas partes, amparó la libertad de los vecinos de Orio para extraer herrajes desde Errenteria sin recurrir a la obtención del permiso de las autoridades de San Sebastián¹².

A partir del descubrimiento de América, la construcción naval vasca experimentó un inusitado y progresivo aumento de pedidos de barcos, destinados, por una parte al tráfico de la Carrera de Indias y de las grandes pesquerías transoceánicas, y por otra a saciar las crecientes necesidades de la Armada, fruto de la política de cuño imperialista emprendida por la Corona. Las repercusiones de este fenómeno sobre el sistema de organización de la construcción naval fueron cruciales, maximizadas, además, por el hecho de que progresivamente se demandaban buques de mayor tamaño y capacidad. Además de esta nueva demanda, los astilleros guipuzcoanos debían de satisfacer también a otro tipo de pedidos, concretamente de embarcaciones de menores proporciones, destinados al transporte de cabotaje en el Atlántico europeo y a la pesca del litoral, que hasta principios del siglo XVI habían constituido el grueso de sus producciones. En suma, la industria naval guipuzcoana debía atender a muy diversas demandas, ligadas a intereses económicos divergentes, lo cual dio origen a diversos conflictos que a continuación se analizan.

5.1. APLICACIÓN DE LA “NUEVA ORDEN” DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

La mayoría de los tratadistas que se han acercado al estudio de la construcción naval coinciden en señalar que a partir de mediados del siglo XVI se inició una fase de crisis, llegando algunos a describir la situación con calificativos como decadencia y declive. Esta apreciación negativa -actualmente en proceso de revisión- de la situación de la construcción naval durante este período deriva de los informes y demás documentación generada en torno a la política de fortalecimiento de la Armada, emprendida por las autoridades de la Corona durante el reinado de Felipe II. Política que fue denominada como “Nueva Orden”. Los promotores de la política imperialista desplegada durante su reinado, se percataron de que

12 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/25.

para la consecución de sus proyectos político-militares se precisaba de una Armada más poderosa que la que se disponía a mediados del siglo XVI. Esta documentación insiste en la escasa presencia o existencia de barcos aptos para servir en la Armada. Estaban convencidos de que esta carencia era una consecuencia de la crisis que, a su juicio, afectaba a la industria de la construcción naval, cuyo máximo exponente era la evidente disminución del número de embarcaciones que había acontecido a partir de mediados de siglo. Para su remedio se decidieron a fomentar la construcción de grandes barcos, tratando de remediar y solucionar las carencias y problemas que, desde su punto de vista, afectaban a la construcción naval.

El gran volumen documental así generado ha sido el fundamento de la hipótesis historiográfica que insiste en la crisis, decadencia o declive, tanto productiva como tecnológica¹³, de la actividad durante la segunda mitad del siglo XVI. Muchos historiadores partiendo de estos fondos documentales, generados por los mandatarios de la Armada, han tratado de buscar las causas de esta crítica situación. En primer lugar, citan la competencia ejercida por los holandeses, tanto en lo referente a la construcción de barcos, más baratos, como en cuanto a los fletes o tarifas de transporte, también mucho menores. En segundo lugar, la situación bélica generalizada durante la segunda mitad del siglo XVI, que desembocó tanto en el inusitado aumento de la presión ejercida por la Corona al objeto de embargar los mercantes y alistar marineros para la Armada, como en la multiplicación de los ataques cometidos en el mar, sobre todo por corsarios enemigos, así como en el cierre de algunas rutas y mercados. En tercer lugar, la incapacidad de la industria naval vasca para satisfacer la enorme demanda de barcos contribuyó al progresivo encarecimiento de sus

13 Casado Soto arremete con pruebas fehacientes contra quienes tradicionalmente han argumentado que el fracaso de la Armada Invencible se debió al retraso tecnológico de la técnica naval peninsular, de manera que, en adelante, la obsoleta Armada española fue incapaz de enfrentarse con éxito a las tecnológicamente avanzadas escuadras de las emergentes potencias navales protestantes. Hipótesis aceptada por la historiografía mundial, como parte de la “leyenda negra”, sobre todo, merced al “buen hacer” de la historiografía anglosajona, que los datos aportados por el autor ponen en entredicho. Al mismo tiempo se hace evidente el importante nivel tecnológico alcanzado por los constructores del Cantábrico, así como la alta calidad constructiva y la gran adecuación a la navegación oceánica de sus productos. Constata que de la flota de 124 barcos que participaron en batalla tan sólo se hundió una nao en combate, además de dos galeones portugueses que resultaron dañados de forma irreversible. Los 121 restantes se enfrentaron a una importante prueba de navegación oceánica, plagada de terribles temporales en su singladura de circunnavegación de las islas británicas que duró mes y medio. En este viaje naufragaron otros 37 barcos, que sumando todas las bajas suponen algo más de la cuarta parte, de modo que el “desastre” no fue tan transcendental como habitualmente se afirma, pues casi las tres cuartas partes de los barcos regresaron a sus bases. Es más, observando los datos relativos al origen de los barcos que integraron esta escuadra y a las pérdidas sufridas se ponen aún más en entredicho las afirmaciones relativas, tanto a los perniciosos y transcendentales efectos ocasionados por la Armada Invencible en la economía marítima vasca como al retraso tecnológico de sus constructores navales. Los barcos de construcción cantábrica suponían con 63 unidades el 50% de la flota, los de construcción flamenco-germánica con 28 barcos el 22%, 19 barcos (el 15%) eran de construcción portuguesa y 16 más (el 13%) de origen mediterráneo. Sin embargo, entre los de origen cantábrico tan sólo se perdieron siete, que suponen el 11% del total de 63 barcos. Entre los procedentes de Portugal se perdieron tres que alcanzaban el 16%. Se puede considerar lógica la pérdida de nueve barcos de los procedentes del Mediterráneo, que suponen el 56%, por no estar diseñados para las navegaciones oceánicas. En cambio, llama la atención que se perdiera el 39% de los barcos de origen flamenco-germánico sumando un conjunto de 11 embarcaciones hundidas; embarcaciones, presumiblemente, adecuadas para la navegación en el Mar del Norte y, a juicio de muchos historiadores, técnicamente más avanzadas que las de origen cantábrico. Para finalizar, del conjunto de ocho naos, una carraca, una urca, dos pataches y dos pinazas embargados en Gipuzkoa tan sólo se perdieron dos naos, una hundida en Irlanda y otra apresada por el enemigo tras haberse accidentado. Véase: CASADO SOTO, J.L.: “Flota atlántica y tecnología naval...”, op. cit., pp. 339-363.

productos, de manera que la actividad alcanzó una situación de colapso¹⁴.

De todas maneras, algunos investigadores, entre ellos incluso algunos valedores de la hipotética crisis¹⁵, tras contrastar los datos previamente comentados con los aportados por la documentación de ámbito local y provincial, han contribuido a matizar el panorama desolador plasmado en la documentación producida por los encargados de la aplicación de la política de fortalecimiento de la Armada y por los afectados por sus medidas. Así, Shelma Huxley, al indagar sobre la procedencia del capital que se invertía en las pesquerías transoceánicas tras diversas coyunturas críticas para la economía marítima guipuzcoana, como la producida tras la expedición de la Armada Invencible, insiste en la interdependencia existente entre las principales actividades navales e industriales de Gipuzkoa¹⁶. Es decir, los excedentes de capital generados, sobre todo por la industria del hierro, se invertían en la construcción de barcos, necesarios en primer lugar para el transporte de los productos de las ferrerías y en segundo lugar para su empleo en satisfacer las demandas de otras actividades como las pesquerías transoceánicas o la Carrera de Indias.

Michael Barkham, en su investigación sobre la construcción naval desarrollada en Zumaia entre los años 1560 y 1600, va más allá. Sin negar la existencia de una “crisis” de la industria naval, cuya máxima responsable sería la política belicista e imperialista desplegada por la Corona, aporta datos que en cierto modo ponen en entredicho la tradicional hipótesis del decadente estado de esta industria durante la segunda mitad del siglo XVI. Concluye que las décadas más exitosas fueron las de los 60 y 70, decreciendo a partir de la de los 80, aunque añade que los años de mayor construcción fueron 1584 y 1590, precisamente para reparar las bajas producidas en las campañas militares de la conquista de las Islas Azores y de la Armada Invencible respectivamente¹⁷.

14 Véanse entre otros: AYERBE, M.R.: “Nuevos datos sobre el comercio y la industria naviera guipuzcoana en el siglo XVI, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XLIV (1988), pp. 251-257; BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaya...”, op. cit., pp. 241-244; GÓMEZ-CENTURIÓN, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra...*, op. cit.; GOODMAN, D.: *Poder y Penuria...*, op. cit., pp. 109-133; HARING, C.H.: *Comercio y navegación...*, op. cit., pp. 323-358; HUXLEY, S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas...”, op. cit., pp. 128-136; PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones...*, op. cit., pp. 42-53; STRADLING, R.A.: *La Armada de Flandes...*, op. cit., pp. 29-57.

15 Entre ellos destacan las afirmaciones de Fernández de Pinedo, quien tras exponer las citadas causas -guerras, encarecimiento de los fletes y de la mano de obra, Pragmáticas de fletes, etc.- que desencadenaron la ruptura de la preeminencia transportista vasca, añade: “Sorprende sin embargo que en unos pocos años todo un entramado comercial y de transporte fuese desmantelado sin provocar una reacción, máxime dadas las características agropecuarias de la cornisa cantábrica. La explicación parece residir en la alternativa americana...”

Todo parece indicar que el fácil desplazamiento de las gentes del norte de la península de la ruta Mediterráneo-Flandes tuvo que ver no sólo con la competencia de los nórdicos en los fletes y con la pérdida de la hegemonía militar naval en el Atlántico norte sino con su creciente inserción en la Carrera de Indias y en América del centro y del sur...”. Sorprende, también, que a pesar de esta convicción el autor no ahonde más en su estudio e investigación. Véase: FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao...”, op. cit., pp. 128-130.

16 HUXLEY, S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas...”, op. cit., pp. 136-138.

17 BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaya...”, op. cit., pp. 241-244.

Las investigaciones de Lourdes Odriozola, indispensables para el conocimiento de la historia de la construcción naval de Gipuzkoa durante la Edad Moderna, definitivamente desechan los tradicionales conceptos y teorías historiográficas acerca de la crisis de la actividad¹⁸. Aunque sus investigaciones se centran mayoritariamente en los siglos XVII y XVIII, se inician a partir de mediados del siglo XVI y concluyen que entre 1550 y 1639 no sólo no hubo una crisis sino que se produjo una fase de expansión de la actividad a nivel de Gipuzkoa. Sus aportaciones no es que se opongan a las de Barkham, relativas al caso de Zumaia, sino que echan por tierra la tradicional teoría historiográfica de la crisis, que también este autor suscribe. La “crisis” de la industria naval de Zumaia, detectada por Barkham, es interpretada por Odriozola como un “trasvase de la producción” de ése y otros centros a otros terceros. Efectivamente, esta autora matiza que hasta el último tercio del siglo XVI Zumaia, Deba y Mutriku fueron los principales centros constructores, siendo sustituidos, a partir de la década de los 90 de este siglo, por los centros navales del puerto de Pasaia y del Oria. Odriozola mantiene que la evolución productiva de cada astillero o centro naval no es continua ni constante, produciéndose grandes oscilaciones debido a la conjunción de diversos factores, externos e internos, muchos específicos en cada caso. De manera que la producción global de la provincia, en función de los distintos astilleros, no es homogéneo, aunque considerada en su totalidad permite a la autora establecer diversas etapas para el conjunto de la construcción naval de Gipuzkoa¹⁹.

En este sentido, para valorar en su justa medida los datos aportados por la documentación, redactada por los implicados, de forma activa o pasiva, en la aplicación de la mencionada política de fomento de la Armada, hay que tener en cuenta que sus redactores se debían a sus intereses. Es decir, los memoriales, informes y demás documentos que hacen referencia al estado decadente de la construcción naval y tratan de indagar en sus causas, de ninguna manera tienen un valor absoluto, y sus informaciones, en muchas ocasiones contradictorias, deben ser contrastadas, por una parte entre sí, y por otra con las aportadas por otras fuentes de información. Un buen exponente del carácter interesado de este tipo de documentación es el amplio memorial redactado en 1569 por Cristóbal de Barros, primer Superintendente de construcción naval designado por la Corona y principal impulsor de la política de fortalecimiento de la Armada en el Cantábrico. Memorial en que, precisamente, describía los pormenores de la aplicación de dicha política en Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas.

18 Véanse entre otros: ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII”..., op. cit.; Idem: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*..., op. cit.; Idem: *La construcción naval en el País Vasco*..., op. cit., pp. 158-160; Idem: “La industria naval guipuzcoana y la producción...”, op. cit.; Idem: “La industria naval guipuzcoana (1650-1730)...”, op. cit.

19 “En el transcurso de los siglos XVI-XVIII los centros navales guipuzcoanos no tuvieron una producción continua ni constante, sino que ésta presentó notables oscilaciones, unas veces debido a causas endógenas y otras a factores exógenos. Por ello, tomando como indicadores el volumen y ritmo de producción que tuvieron los astilleros guipuzcoanos, podemos determinar unas etapas de expansión, recesión y estancamiento, para la industria naval guipuzcoana. No obstante, debe reseñarse que en términos globales pueden ser trazadas unas etapas para el conjunto de la industria naval guipuzcoana. Mas, si consideramos la producción según diferente astilleros el resultado no es homogéneo. De acuerdo con este análisis, se observa que cada una de las factorías navales de la Provincia tuvo, en cuanto a la producción, su propia trayectoria que le diferenciaba del resto.” (ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit., pp. 93-94, 101).

En marzo de 1569 Felipe II dio comisión al doctor Hernán Suárez de Toledo, miembro del Consejo de Guerra para que emprendiera una investigación acerca del número de embarcaciones que existían en Gipuzkoa y si se estaban construyendo nuevas unidades, de acuerdo a las órdenes previamente emanadas, cuya aplicación se había delegado en Cristóbal de Barros²⁰. Un mes después el doctor Suárez de Toledo desde Oñati llamaba a su presencia a Cristóbal de Barros y le solicitó que le informara acerca de los resultados derivados de la aplicación de la nueva política de fomento de la construcción naval. Barros redactó un extenso memorial en que describía, desde el momento en que fue enviado a la costa cantábrica, todas sus gestiones y tareas emprendidas en aplicación de la política de fortalecimiento de la Armada. Es decir, tal como al inicio de su memorial expresaba, su redacción era “*Para satisfazer a lo que VM me pregunto en Oñate çerca de la fabrica de los nabios y nueba orden que su magestad manda dar para su conservazion e aumento, conberna reduçir el negoçio a su prencipio...*”²¹.

En este amplio informe, además de dar cuenta del número de barcos existentes en Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas, expresaba las gestiones que había emprendido para conocer las causas de la decadencia de la construcción naval, las medidas y soluciones solicitadas al rey, los remedios aplicados y los resultados obtenidos. En este momento se hará hincapié en torno a las conclusiones que, tras diversas gestiones, alcanzó acerca de las causas de la decadencia de la construcción naval. Hay que advertir que la idea de la decadencia de la actividad se suscitó previamente al conocimiento de la situación real existente en el Cantábrico. Es decir, antes de que Cristóbal de Barros llegara en 1562 a la costa cantábrica a reconocer el estado de la flota y de las construcciones navales, la apreciación general existente en la Corte era de decadencia. Cristóbal de Barros acudió con la idea preconcebida de la existencia de una crisis, precisamente a indagar en sus causas y a plantear vías de solución.

En cuanto al origen de esta idea o apreciación, Cristóbal de Barros afirma en su informe que derivaba de lo que “*...en cortes con tanta ynstanzia sobre este negoçio suplicaban...*”. Es decir, al entorno de las instancias de poder de la Corte estaban llegando quejas y peticiones solicitando el remedio de una serie de problemas que afectaban a la construcción de barcos. Éstas, quizás remitidas por los oficiales reales de Gipuzkoa como el Corregidor y el Capitán General, fueron las que generaron en la Corte un sentimiento de preocupación por el estado decadente de la actividad, en un coyuntura histórica, a principios de la década de los 60 del siglo XVI, en que se atisbaban serios problemas en Flandes, para cuyo remedio se precisaría de la disposición de una suficiente y adecuada flota, de la que echar mano en caso de que se hiciera precisa la intervención militar.

El tratar de averiguar la identidad de los promotores de estas ideas en la Corte, es una tarea

20 La Real Cédula expresaba de este modo los objetivos de la comisión: “...saver que nos queremos entender y ser ynformado y saver que nabios ay de presente en la nuestra muy noble e muy leal provinçia de guipuzcoa y sus puertos que sean de los naturales della y si se fabrican otros de nuebo conforme a lo que tenemos proveydo e ordenado por otras nuestras cartas y provisiones de que tiene cargo nuestra comysion Christoval de Barros nuestro criado y si lo que toca a la dicha fabrica de nabios ba en crecimiento y que es el efeto o fruto que ha rresultado despues de la dicha nueba orden...” (A.H.N., Consejos suprimidos, L. 15651).

21 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

difícil de emprender con los datos disponibles hasta el momento. Pero hacia mediados del siglo XVI se estaban produciendo diversos acontecimientos en Gipuzkoa, que de ninguna manera se deben ignorar y que pudieron actuar de acicate para convencer a las autoridades de la Corona de la necesidad de intervenir en el fomento de la construcción naval, a fin de que se superara su estado “decadente” y satisficiera de pleno sus intereses. Concretamente, una Real Cédula de 1547, en atención a que el rey precisaba de los numerosos barcos que se construían en el País Vasco, mandaba que por cada árbol derribado se plantaran dos. Al año siguiente, las Juntas Generales de Gipuzkoa aprobaron una ordenanza, confirmada por Carlos I ese mismo año de 1548 mediante una Real Provisión, que mandaba que los concejos anualmente plantasen 500 robles y castaños para atender a las necesidades de las herrerías y sobre todo de la construcción naval²². El predominio de los intereses ferrones en la gestión y explotación del bosque provocaba una disminución de la porción de la madera destinada a la construcción naval y en consecuencia su progresivo encarecimiento.

En suma, acontecía una deforestación, calificada como relativa por Álvaro Aragón, en el sentido de que la explotación de los bosques se hallaba predominantemente dirigida y adecuada a la satisfacción de las necesidades de la industria ferrona, de manera que la mayoría de los recursos forestales existentes no eran adecuados para la construcción naval, es decir, se hallaba afectada por un evidente fenómeno de deforestación. Este hecho condujo a que los interesados en la construcción naval, tanto la Corona como los inversores y constructores de barcos, procedieran a la promulgación de las mencionadas medidas y de otras como la ordenanza de jarales de 1552, que evidencian ese dominio de los intereses ferrones. Efectivamente, esta última ordenanza, con el propósito de salvaguardar parte de los bosques para las construcciones navales, mandaba que uno de cada 40 árboles no fuera reducido a jaral y se destinase para la industria naval, en contra de los intereses de los ferrones, quienes pretendieron que tan sólo se destinasen a ese uso uno de cada 60 árboles²³.

En resumen, se estaba produciendo un incipiente enfrentamiento entre los intereses ferrones y los navales por la disponibilidad de los recursos forestales, cada vez más escasos y caros, ante la fuerte demanda de ambas industrias que se hallaban en pleno auge. Por supuesto la ordenanza de 1552, en cuanto que suponía una disminución de su control sobre los bosques, no debió satisfacer a los interesados en la industria ferrona. Puede que fueran éstos los instigadores de la Real Provisión de 1553, que prohibía la construcción de barcos por y para los extranjeros²⁴. Es decir, una prohibición que afectaba directamente a la continuidad de una de las principales actividades económicas existentes hasta el momento, consistente en la construcción de barcos destinados a su exportación al extranjero, tanto a países del norte europeo como al Mediterráneo. La razón esgrimida por la Corona para aplicar semejante medida era que dicha actividad suponía un grave perjuicio para la pervivencia de los recursos

22 Esta medida fue aprobada, según el texto, porque “...la cosa principal de que se sustiene y conserva esta provincia de guipuzcoa es la fabricacion de las naos que en los puertos de ella se hazen por los de ella y otros subditos de su magestad y la navegacion de con ellas y trato de herrerias que en ella ay y a cuya conservacion conviene que en ella ay mucha arboleda...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/17/3).

23 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 40-43, 97-101, 158, 160-162.

24 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/3.

forestales, necesarios, paradójicamente, para la construcción de barcos, indispensables para la Armada (téngase en cuenta que ésta se nutría fundamentalmente de barcos embargados a particulares). Por supuesto, la otra gran beneficiada por esta prohibición era la industria ferrona, por cuanto podía significar la reducción de la competencia por los recursos forestales ejercida por la naval.

Precisamente, a partir del año 1547 se suscitaron varios pleitos en torno al importe del valor de la madera suministrada para la construcción de barcos. El problema estribaba en que a partir de estas fechas los constructores navales recurrieron a diversas prácticas fraudulentas al objeto de disminuir los efectos del encarecimiento de los materiales y maximizar sus ingresos. Por una parte, procedían a construir barcos de mayores dimensiones que los estipulados en los contratos de compra y abastecimiento de madera. Los propietarios de la madera y los constructores firmaban contratos por los que los primeros se comprometían a suministrar la cantidad de madera necesaria para la construcción de un barco de dimensiones predefinidas. Pero los constructores procedían a fabricar barcos de mayores dimensiones que los prefijados, con lo cual obtenían mayores ingresos a la hora de su venta, sin que el suministrador de la madera disfrutara de ese aumento de beneficios. Así a fines de 1546 Juan Fernández de la Torre, vecino de Zumaia, se comprometió a vender al capitán Sancho de Basozabal la madera necesaria para la construcción de una nao de determinadas dimensiones. Pero el barco construido por Basozabal excedía las dimensiones en un codo en la eslora y en dos codos en la manga. Ante esto, en 1547 Juan Fernández le demandó ante el tribunal del Corregimiento el importe de 35.100 maravedís más de lo estipulado por la madera. Sus testigos corroboraron que en los astilleros de Gipuzkoa se acostumbraba a aumentar el importe de la madera en los casos en que las dimensiones del barco construido excediesen las medidas acordadas²⁵.

Igualmente, en 1547 Juan de Aramburu y Juan de Goyaz, vecinos de San Sebastián, demandaron ante el tribunal del Corregimiento a Nicolás de Berastegui, Pedro de Hua y Guillén de Rezueta, también vecinos de San Sebastián, por el aumento del importe de la madera que les suministraron para la construcción de una nao, que había excedido las dimensiones estipuladas en cuatro codos más de eslora, tres más de manga y uno más de altura, de manera que habían acrecentado el arqueo del buque en 250 toneladas más. La sentencia favoreció a los demandantes, pero los demandados apelaron a la Chancillería, la cual confirmó la sentencia por Real Ejecutoria de 1551, obligando a aumentar el importe del coste de la madera suministrada. Pero aún en 1552 los suministradores de la madera tuvieron que proceder a imponerles en el Corregimiento una demanda de ejecución de la precedente sentencia para conseguir el cobro de las cantidades que les exigían²⁶.

25 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 7.

26 Los demandantes declaraban que "...en cumplimiento de lo contratado probeyeron y entregaron toda la dicha madera en terminos en los dichos astilleros asy madera derecha y tuerta toda la que hera nezesaria para la dicha nao, que la hizieron [de] seysçientos y çinquenta toneles y [de] mayores medidas, no syendo obligados a mas de para nao de menor porte que segun sus medidas primeras no avia de exçeder ny llegar en quatro çientos toneles, en que toda la madera y tabla, de lo que heran obligados a dar a lo que dieron por la dyferençia que avia en la tabla y madera en ser para nao de quatroçientos toneles et para nao de seysçientos y mas porque avia de ser todo mas larga y mas gruesa y mas ancha para mayor nao que para menor, valia mas en cada codo syete maravedis a justa et comun estimaçion alliende del preçio contratado al prinçipio, que avia sido a catorçe maravedis, y hera ansi que sus partes avian

En suma, de las declaraciones efectuadas en estos pleitos por ambas partes se deduce que el precio del codo de madera para la construcción naval no era fijo, sino que variaba, entre otras, en función de las dimensiones y del tonelaje del barco a construir. Es decir, cuanto mayor fuese el barco, mayor era el precio de la madera, lo cual motivaba que se produjeran los fraudes mencionados. Siendo también más caros los barcos mayores que los menores, los constructores trataban de incrementar sus ingresos elaborando barcos de mayores dimensiones con materiales destinados a embarcaciones menores, con lo cual conseguían abaratar su coste. Pero este fraude contribuía a que los barcos no fuesen de la calidad adecuada. Tal como, por otra parte, advertía Cristóbal de Barros en 1569, muchos constructores con el ánimo de disfrutar del acostamiento o ayuda de 10.000 maravedís por cada 100 toneladas de arqueo, que la Corona concedía a la construcción de barcos de más de 300 toneladas, procedían a construir embarcaciones de proporciones extrañas, recurriendo generalmente a incrementar su altura, de manera que resultaban poco aptas para la navegación²⁷. Esta fue una de las causas por las que, en lo sucesivo, recayó en manos de los Superintendentes el arqueo de los barcos de más de 300 toneladas que pretendían disfrutar de las ayudas de la Corona.

Por último, otra variante del fraude, que los constructores cometían, consistía en extraer más piezas de las acordadas en el contrato firmado con el propietario del bosque. Así, en 1600 Francisco de Olaberria, curador de los hijos y herederos del capitán Diego de Justiz y Catalina de Olaberria, vecinos de Hondarribia, demandó al capitán Pedro Sanz de Ugarte, también vecino de la misma ciudad, por la extracción de su monte de Chiplao de 433 maderos de roble, cuando en la escritura otorgada tan sólo se contemplaban 342 piezas. Solicitaban que el bosquero examinara las piezas y declarara cuántas piezas más se habían labrado para proceder al cobro de su valor²⁸.

Estos conflictos de intereses en torno a la disponibilidad de madera puede que originaran en la Corte la idea de que la industria naval se hallaba en un estado crítico y decadente. Algunas informaciones, que a continuación se comentan, posteriores a la llegada de Cristóbal de Barros a la provincia, también contribuyen a afianzar esta hipótesis. Tal como relata en su informe²⁹, poco antes de su envío al Cantábrico, el rey ordenó a los Corregidores de Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas que hicieran juntas de expertos e interesados en construcción naval para tratar de buscar soluciones a la mencionada decadencia y falta de embarcaciones. Pero la iniciativa no surtió los efectos deseados y en 1562 envió a Cristóbal de Barros para que convocara nuevas juntas. Éstas se celebraron en San Sebastián, Bilbao y

entregado et dado a las partes contrarias puesto en el astillero todo el maderamiento que avia sydo menester para el dicho nabio mayor veynte et tres mill codos de tabla y madera que juntados el primer preçio de catorçe maravedis con la mejoría que avia en cada codo de syete maravedis valian cada codo de los veynte y tres mill de tabla y madera veynte et un maravedis por la diferencia que avia de lo contratado..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 157).

27 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

28 A.M.F., E, 7, I, 4, 11.

29 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

Laredo. En aquellas juntas los constructores, propietarios de barcos y demás interesados expresaron sus quejas y los motivos por los que, a su juicio, se estaba produciendo la mencionada crisis. A continuación, Cristóbal de Barros procedió a sintetizar las mencionadas causas y peticiones, que, significativamente, clasificó en dos bloques; en uno las que juzgaba políticamente correctas, es decir, las aptas para su presentación al rey, y en otro las que, en su opinión, no convenía que fueran expuestas al monarca.

En el primer conjunto se mencionan las nueve principales causas que, a juicio de Cristóbal de Barros, constituían el origen del estado decadente de la construcción naval. Son muy elocuentes acerca de lo que los miembros de la Corte y de la Armada entendían por falta de barcos o decadencia de la construcción naval. Con esos términos no se referían al descenso del nivel de producción de los astilleros, tal como la historiografía tradicionalmente ha venido sosteniendo, sino que aludían a las dificultades para la disposición en cualquier y todo momento del número suficiente de barcos para satisfacer las necesidades, muchas veces imprevistas, de la Armada. Su concepto de decadencia o de auge del sector era meramente “mercantilista”, aceptando la extrapolación de este término que se refiere al sistema económico imperante durante la Edad Moderna y que cifraba la riqueza de los estados en función de la disposición de más o menos cantidad de metales preciosos. Paralelamente, las autoridades de la Armada medían el auge o la decadencia del sector naval en función, exclusivamente, de su capacidad de disposición del número suficiente de barcos aptos para su empleo en acciones militares.

Esta concepción queda de manifiesto al comienzo de esta relación de las causas, cuando afirma que “*Las causas principales porque entendi abia venido el trato de la mar al estado que e dicho y aberse consumido muchas naos pequeñas que abia veynte e çinco e treynta años a...*”. Es decir, lo que a las autoridades de la Armada les preocupaba era el manifiesto descenso del número de embarcaciones que pocas décadas antes existía. Pero, tal como el propio Barros reconoce, eran las embarcaciones “pequeñas” las que se estaban dejando de construir. Si este fenómeno constituye o no un síntoma de la decadencia de la construcción naval y crisis de la economía marítima guipuzcoana es lo que ahora se debe aclarar. Para el esclarecimiento de esta cuestión se dispone de algunos instrumentos de gran valor. Se trata de varias listas de embarcaciones existentes en los puertos de Gipuzkoa, concretamente la lista de barcos de Gipuzkoa de 1534, la lista de naos del puerto de Pasaia de 1558³⁰, la lista de barcos presentes entre Santander y Hondarribia de 1553³¹, la lista de barcos de toda la provincia, aportada por Barros en su informe, redactado en 1562, y la lista de naos con sus destinos de 1569, incluida en el mismo expediente³². Comparando los datos de estos

30 Ambas listas están publicadas en: LABAYRU, E.J.: *Historia general...*, op. cit., vol. III, pp. 721-733, 781-783. Véase también al respecto: CASADO SOTO, J.L.: “Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI”, *Itsas Memoria*, 2 (1998), pp. 176-178.

31 CASADO SOTO, J.L.: “Aproximación a la tipología naval...”, op. cit., pp. 188-190. Incluye otra lista de naos de carácter muy parcial pues tan sólo incluye las embarcaciones mayores de 150 toneladas. En consecuencia no se tiene en cuenta en este estudio, aunque constituye también un exponente del proceso de sustitución de barcos de tonelaje medio por los de gran tonelaje. Efectivamente, de la lista de 13 buques, 11 superan las 200 toneladas.

32 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

registros, se constata, por una parte, la leve disminución del número total de embarcaciones: de los 80 barcos mercantes de 1534, se pasa a los 73 de 1562. Leve disminución que también se constata en el caso del tonelaje total: de las 15.042 toneladas de 1534 se pasa a las 13.704 de 1562³³. Es decir, una reducción de tan sólo siete unidades y 1.338 toneladas que de ningún modo es indicativo de crisis o decadencia alguna, habida cuenta que en 1562 aunque había menos barcos eran mayores que en 1534 (Véase el cuadro nº5 del Apéndice Estadístico)³⁴.

Este fenómeno adquiere mayor significación si se atiende a la distribución del número de barcos por toneladas de arqueo. En 1534 predominaban los barcos de tonelaje “medio”: entre las 60 y las 100 toneladas de arqueo había 19 embarcaciones y entre las 100 y las 200 toneladas 37. En total 56 barcos que suponían el 70% de la flota guipuzcoana. Mientras que los que rebasaban las 200 toneladas eran únicamente 18 barcos (el 22'5%), y tan sólo seis (el 7'5%) las menores de 60 toneladas. En 1562 la tendencia se invierte totalmente, y predominan los barcos que se podrían denominar de gran tonelaje: las embarcaciones de tamaño medio se hallan en la cola de la clasificación pues entre las 60 y 100 toneladas había tan sólo 14 embarcaciones y ocho entre las 100 y 200 toneladas. En total 22 barcos que suponían el 30% de la flota. En cambio, pasaron a predominar las embarcaciones mayores de 200 toneladas con 34 unidades que suponían más del 46'5% del total. También las embarcaciones menores de 60 toneladas experimentaron un espectacular crecimiento ascendiendo su número a 17 unidades que consistían el 23% de la flota. Tal como Cristóbal de Barros advertía, se estaba produciendo una disminución de las embarcaciones de tamaño medio, a las que denominaba “*naos pequeñas*”, sustituidas, sobre todo, por embarcaciones mayores de 200 toneladas y, en menor medida, por las de menos de 60 toneladas.

33 Los datos de 1534 están expresados en toneles y no en toneladas en el documento aportado por Labayru, sumando un total de 12.535 toneles. El tratar de averiguar el arqueo de las embarcaciones del pasado e incluso el valor de las magnitudes empleadas es una tarea muy compleja y en muchas ocasiones baldía. Investigaciones recientes determinan que un tonel de arqueo equivalía a 1'2 toneladas de arqueo (CASADO SOTO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, op. cit., p. 61; PROULX, J.P.: “Essai sur la jauge des navires basques au XVIIe siècle”, MOLLAT, M. (Ed.): *L'aventure maritime...*, op. cit., pp. 115-123). Con todo, en la documentación consultada para la elaboración de esta investigación se han descubierto casos del uso de ambas denominaciones -tonel y tonelada- para referirse a la misma medida. Por ejemplo, en sendos pleitos por preferencia de fletes suscitados en 1570 y 1571 entre el capitán Juan Martínez de Mancisidor, dueño de una gran nao de más de 600 toneladas de arqueo y otros propietarios de naos menores indistintamente hablan de toneles y toneladas (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 189; CO ECI 205). La confusión se produce incluso en casos en que intervienen las autoridades de la Armada, así en 1595 Juan Pérez de Errazu, maestro cerrajero y barrenero de Irun acordó con el capitán Agustín de Hojeda, encargado de la construcción en Errenteria de seis galeones para la Armada, la elaboración de todos los barrenos, gubias y taladros para las construcción de los galeones, tres de 500 toneladas y tres de 400 toneladas de arqueo, por el importe de 14 maravedís por cada tonel macho (A.H.P.G., 3/2742); en las instrucciones remitidas por Real Cédula de 1601 a don Domingo Pérez de Idiaquez, nuevo Superintendente de Fábrica y Plantíos de Gipuzkoa, para la regulación del arqueo de las embarcaciones y concesión de empréstitos se refiere indistintamente a toneladas y toneles machos (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/12).

Con todo, se ha preferido secundar lo aportado por los citados investigadores, por lo puntual de los datos históricos que se acaban de citar. En consecuencia, los datos de la flota de 1534, expresados en toneles en el documento transcrito por Labayru, han sido trasladados a toneladas mediante la equivalencia de 1 tonel=1'2 toneladas.

34 La significación de esta diferencia de 1.338 toneladas es nula teniendo en cuenta la progresiva tendencia a la construcción de cada vez mayores buques, de manera que ese margen podía producirse a raíz de la presencia o ausencia de dos o tres grandes buques. A este respecto es muy ilustrativo el dato de que los ocho grandes buques, del total de 12 barcos, embargados en 1588 en Gipuzkoa con destino a la Armada Invencible, sumaban un total de 5.310 toneladas. Es decir, estos ocho barcos de 1588 suponían más de un tercio del tonelaje total existente en 1534 o en 1562. Véase al respecto: CASADO SOTO, J.L.: “Flota atlántica y tecnología naval...”, op. cit., pp. 359-361.

La lista de barcos de 1553³⁵, que en total contiene 36 embarcaciones, aunque sea muy poco exhaustiva, por incluir solamente las embarcaciones que en aquel momento se hallaban presentes físicamente en los puertos, sin contabilizar las ausentes y las que no superaban las 50 toneladas de arqueo, es un buen indicador, de manera aproximativa, de las mencionadas transformaciones. Aunque continuaban predominando las embarcaciones de tamaño medio con 24 embarcaciones de entre 60 y 200 toneladas que suponían el 66'6% de la flota contabilizada, se constata una tendencia decreciente del porcentaje existente en 1534. Además dentro de este conjunto de embarcaciones de tamaño medio había aumentado considerablemente la desproporción entre los barcos mayores o menores de las 100 toneladas. De manera que entre las 60 y las 100 toneladas se contabilizaban únicamente cuatro barcos frente a las 19 de 1534, predominando ostensiblemente las embarcaciones comprendidas entre las 100 y las 200 toneladas, que sólo ellas suponían el 55'5% de la flota. Las transformaciones que estaban aconteciendo se hacen más patentes observando el número de barcos de tonelaje superior a las 200. Eran en total nueve, que suponían el 25% de la flota, constatándose una tendencia ascendente con respecto al 22'5% de 1534.

Si se tienen en cuenta los destinos o las actividades en que se empleaban las embarcaciones, se evidencia que esta evolución no se debía a la, tantas veces mencionada, crisis y decadencia de la construcción naval, sino a las transformaciones que la economía marítima guipuzcoana experimentó a partir de mediados del siglo XVI, como en anteriores ocasiones se ha mencionado, sobre todo al estudiar las pesquerías transoceánicas. En 1534 la mayoría de las embarcaciones menores de 200 toneladas se destinaban a las pesquerías transoceánicas y al transporte en las rutas de Andalucía y del norte de Europa. Las embarcaciones empleadas en estas actividades ascendían en total a 56. Las dedicadas a las pesquerías en Galicia e Irlanda, 22 en total, todas, salvo dos, eran menores de las 150 toneladas, de ellas 13 no alcanzaban las 100 y, a su vez, de éstas un tercio, cuatro, desplazaban menos de 60. De las empleadas en la ruta de Andalucía (algunas, las mayores, estarían destinadas a la Carrera de Indias) 14 en total, 10 desplazaban menos de 200 toneladas y de ellas cuatro menos de 100. De los 20 barcos que navegaban a los puertos del norte de Europa, la mayoría a Flandes, 16 arqueaban menos de 200 toneladas, seis de ellas incluso no alcanzaban las 100 toneladas. Además, las restantes cuatro que superaban las 200 toneladas no se dedicaban a la ruta Gipuzkoa-Norte de Europa, sino a la ruta Levante (Mediterráneo)-Norte de Europa, lo cual explica su crecido tonelaje. Efectivamente, las mayores embarcaciones guipuzcoanas se empleaban en la navegación al Levante. Eran en total 15, todas mayores de 100 toneladas, y de ellas nueve superaban las 200.

Durante la segunda mitad del siglo XVI los destinos de las embarcaciones variaron radicalmente. Cerrado el acceso al Levante ante el impetuoso avance turco, las pesquerías de Terranova pasaron a ocupar el primer puesto de los destinos de la flota guipuzcoana, en sustitución también de las pesquerías de Galicia e Irlanda. El segundo destino destacado es

35 Casado Soto incluye también otra lista de naos de carácter muy parcial pues tan sólo incluye las embarcaciones mayores de 150 toneladas. Con todo, también, constituye un exponente del proceso de sustitución de barcos de tonelaje medio por los de gran tonelaje. Efectivamente, de la lista de trece buques, once superan las 200 toneladas. CASADO SOTO, J.L.: "Aproximación a la tipología naval...", op. cit., pp. 190-191).

Andalucía y la Carrera de Indias. Efectivamente, en la lista de barcos de 1553 se constata el destacado descenso que habían experimentado las otrora boyantes actividades como el transporte o las pesquerías en aguas de Galicia e Irlanda. Exactamente la mitad de los barcos contabilizados se hallaban sin flete alguno, es decir sin ocupación alguna. Hay que tener en cuenta la coyuntura política del momento en que España se enfrentaba a una ofensiva turca en el Mediterráneo y a la coalición de Francia y los príncipes protestantes de Alemania. Destaca, además, que de estos 18 barcos, 12 eran de tonelaje medio, de entre 60 y 200 toneladas, precisamente las que mayoritariamente se empleaban en las rutas de transporte del Atlántico. Rutas y actividad que a todas luces se estaban abandonando: no consta ningún barco fletado al Mediterráneo y únicamente uno de 120 toneladas destinado a Flandes. Lo mismo sucedía con las pesquerías, pues tan sólo se mencionan dos barcos de 80 toneladas que vinieron de Galicia, sin que haya referencia alguna de las pesquerías irlandesas. En suma, estaba aconteciendo un proceso de sustitución de unas actividades por otras, en medio de una difícil coyuntura atestiguada por las cinco embarcaciones dedicadas al corso, todas salvo una, menores de 200 toneladas. La actividad transportista trataba de emplearse en otras rutas, anteriormente de importancia secundaria, ubicadas dentro de la península, así cuatro barcos de tamaño medio, de entre 100 y 200 toneladas se hallaban destinadas a puertos peninsulares, de ellas tres a Lisboa. Pero era la navegación de Andalucía y la Carrera de Indias la que absorbía los buques de mayor tonelaje, tendencia que se iría acentuando en años posteriores. Efectivamente, constituía el destino de cuatro de los nueve buques mayores de las 200 toneladas, de ellas, tres superiores a las 300 toneladas. De manera que suponía la actividad principal de los buques de mayor tonelaje, pues tan sólo se contabilizaban en la lista cuatro barcos de más de 300 toneladas.

Esta tendencia se patentiza aun más en la lista de naos del puerto de Pasaia de 1558. Elaborada en plena ofensiva turca, no consta ninguna dirigida al Levante, mientras que se mencionan cinco, todas menos una, superiores a las 200 toneladas, destinadas a Andalucía. Es muy significativa la presencia de otras cinco naos, cuatro de ellas mayores de 250 toneladas, dedicadas al corso en Finisterre, junto con dos galeazas de más de 200 toneladas de arqueo. Puede que esta dedicación al corso de embarcaciones de importante tonelaje sea indicativo de su empleo coyuntural en esta actividad, en sustitución de la navegación al Levante. Hipótesis que adquiere mayores visos de realidad si se considera, tal como apunta Otero Lana³⁶, que las embarcaciones preferidas por los corsarios eran de pequeña envergadura. Esta tendencia se fue acentuando en las décadas finales del siglo XVI, a medida que aumentaban las dificultades en las rutas del norte de Europa. Una década más tarde, en julio de 1569, descontando las seis que se hallaban en proceso de fabricación, de las restantes 30 naos contabilizadas en Gipuzkoa únicamente una de 400 toneladas tenía por destino el Levante. Ahora era la Carrera de Indias la que absorbía las naos de mayor tonelaje, pues de las cinco dirigidas a este destino, todas de arqueo superior a las 300 toneladas, tres desplazaban más de 400 toneladas. Las restantes 24 naos, según este documento, se hallaban en la costa guipuzcoana o en Terranova. Arqueaban todas más de 100 toneladas, predominando los buques superiores a las 200 toneladas con 16 unidades, aunque tan sólo una excedía las 400 toneladas.

36 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 124-129.

En suma, a partir de mediados del siglo XVI se estaban abandonando las rutas y las actividades en las que, predominantemente, se ejercitaba la flota guipuzcoana desde inicios del mencionado siglo. Progresivamente se fueron abandonando las pesquerías en aguas europeas y la actividad del transporte naval, tanto la encaminada al Atlántico septentrional como al Mediterráneo³⁷. Fueron sustituidas por otras actividades y rutas más lucrativas como las pesquerías de Terranova y las rutas de transporte de Andalucía y la Carrera de Indias. Nuevos destinos que demandaban embarcaciones de distintas características a las empleadas anteriormente. Para Terranova y sobre todo para la Carrera de Indias se precisaban buques de mayores dimensiones, de manera que éstas pasaron a predominar en la composición de la flota guipuzcoana, seguidas por las de menores dimensiones, empleadas en el transporte de mercancías en la ruta de cabotaje País Vasco-Sevilla/Andalucía. Por tanto, en vez de crisis se debería hablar de profundas transformaciones acaecidas en la economía marítima guipuzcoana desde mediados del siglo XVI, algunas ya estudiadas, y que culminarían con la estructuración de un nuevo sistema de organización de la mencionada economía. Cambios que provocaron la adecuación de las construcciones de los astilleros vascos a las nuevas necesidades y demandas que, por otro lado, no satisfacían de ninguna manera a las autoridades de marina.

Ello se trasluce perfectamente en la relación de las causas que, en opinión de Barros, constituían el origen de la decadencia de la actividad. Las nueve causas, agrupadas bajo el título de “*Refierense las causas de que prozedio el çesar la fabrica y el trato de la mar en esta costa*”, se pueden agrupar en tres secciones. En primer lugar, las cuatro primeras, paradójicamente, ponen en entredicho la tantas veces mencionada decadencia de la construcción naval y obliga a los historiadores a la revisión de estos conceptos. Efectivamente, se mencionan como causantes de la crisis el incremento de las pesquerías transoceánicas de Terranova, el incremento del tráfico de la Carrera de Indias y la venta de barcos en el Mediterráneo. Es decir, la demanda de los principales clientes de la construcción naval vasca, que los historiadores consideramos indispensable para su pervivencia, desde la mencionada óptica “mercantilista” -valga la extrapolación- de los oficiales de la Armada del siglo XVI, constituía un obstáculo para la disposición de una potente flota. Su argumentación era muy sencilla y lógica. Constituían prácticas que repercutían en la disminución del número de barcos disponibles, debido, por una parte, a que las duras singladuras destinadas a Terranova y la acción de la broma (*Teredo navalis*) en las cálidas aguas de la Carrera de Indias acortaban la vida útil de los barcos; por otra, a prácticas como el frecuente abandono de las embarcaciones por las flotas que acudían a Nombre de Dios en Panamá; y por último, a la venta de barcos en el Mediterráneo que constituía una constante “fuga” de embarcaciones. Por tanto, la eliminación o limitación de estas actividades motivaría un incremento del

37 Cristóbal de Barros al final de su informe significativamente afirmaba refiriéndose a la construcción naval que “...Este negozio los años atras hasta el de çinquenta y seys yba en mucho crezimiento aunque la orden nunca estubo acabada de dar ni en el estado que combenia hasta ahora, despues aca con los embargos cortos y de poco tiempo que an tenido y a tiempo que perdieron otros viajes de mayor ynterese y por las malas pagas que se les an hecho y por aver subçedido mal lo de terranoba y tambien por no aver yo estado en esta costa y no aberse hecho enprestidos desde estonzes a estado atrasado...” (A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651). Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

número de barcos disponibles para la Armada. Además, la perduración de estas actividades y prácticas repercutía en la continuación de la presión sobre los recursos forestales, cuya disminución no satisfacía a los miembros de la Armada, ni a los interesados en la industria ferrona, como en breve se incidirá.

En segundo lugar, las restantes causas mencionadas por Barros correspondían a las quejas expresadas por los propietarios de embarcaciones. Por una parte, incidían en las nefastas consecuencias que los dueños de barcos sufrían de las transformaciones que estaban aconteciendo, tanto en la política internacional como en la economía marítima. Se quejaban de la decadencia que estaba experimentando la antaño boyante actividad del transporte naval. La competencia de los transportistas extranjeros, que ofrecían sus servicios por menores costos, sustituyendo a los transportistas vascos, y el cierre de las rutas del Mediterráneo, a consecuencia del avance turco, eran, según expresaba Barros, los causantes del declinar del transporte. De todas maneras, como se tendrá ocasión de comprobar en el capítulo dedicado a la conflictividad en torno al comercio marítimo, este fenómeno era la consecuencia lógica de la tendencia de transformación de los meros transportistas en comerciantes iniciada ya en el siglo XV. Este hecho era un reflejo de las hondas transformaciones experimentadas por la economía marítima guipuzcoana a partir de mediados del siglo XVI, algunas de las cuales, como la potenciación de las grandes pesquerías transoceánicas de Terranova, en sustitución de otras actividades en boga anteriormente, ya han sido previamente analizadas. En suma, sus propios intereses económicos habían contribuido, en gran parte, a las mencionadas transformaciones, sustituyendo unas actividades por otras. Es decir, los propios agentes de los cambios se lamentaban de sus consecuencias. De manera que, una vez más, hay que insistir en la necesidad de poner en tela de juicio las quejas de los propietarios y constructores navales, referentes a las transformaciones experimentadas por la economía marítima, pues en gran parte eran responsables de las mismas, y los lamentos servían de eficaz instrumento para conseguir el apoyo financiero de las autoridades de la Armada.

Por otra parte, las dos últimas causas mencionadas por Barros, son quejas relativas a los perjuicios que los propietarios de las embarcaciones experimentaban como resultado del embargo de sus barcos para servir en la Armada. Concretamente, la primera solicitaba el importe puntual de las soldadas correspondientes a los barcos y a sus tripulaciones, que servían en la Armada, y la segunda se quejaba de los agravios que les cometían los Proveedores de la Armada. Hay que advertir que Barros, como miembro de la Armada, prácticamente se limita a mencionar de pasada ambas causas, sin entrar en concreciones, lo cual es buena muestra del carácter interesado de estos informes, de manera que no debe concederse a sus informaciones un valor absoluto, ni mucho menos.

Si se atiende a la lista de peticiones desechadas por Cristóbal de Barros, por considerarlas contrarias a los intereses del rey y de su Armada, y que corren bajo el título de "*Referense algunas cosas que pedían estas juntas y lo que se les respondió por donde no combenia suplicarlas a su magestad*", se hace aún más patente la necesidad de relativizar los conceptos de crisis y decadencia que estos documentos tratan de transmitir. Son cinco las desestimadas peticiones de los propietarios y constructores de barcos. Por una parte, dos hacían referencia a quejas relacionadas con los embargos cometidos por la Armada. Solicitaban que los Proveedores de la Armada no les infringieran agravios y que en caso de embargo no se les

despojase del gobierno de sus embarcaciones ni de sus soldadas. Por otra, pedían ayudas para afrontar la competencia de los transportistas extranjeros. Concretamente, solicitaban que se les relevase del importe de diversos impuestos que debían contribuir en algunos puertos del Mediterráneo como Nápoles y Barcelona. Por fin, aunque en la relación ocupa el primer puesto, solicitaban la prohibición de las importaciones de bacalao y grasa de ballena del extranjero. Es decir, una medida que repercutiría en el fortalecimiento y aumento de la actividad de las grandes pesquerías de Terranova, en que por aquellos años, como un poco antes se ha mencionado, se empleaban la mayoría de las naos de la provincia.

Son ciertamente elocuentes las razones esgrimidas por Barros para denegar esta última petición. Argumentaba que el desarrollo de las pesquerías de Terranova no convenía a la Corona pues “...*el camino de Terranova es muy largo y en aquel viaje se detienen mucho tiempo y queriendose su magestad servir de las naos que andubiesen en aquella carrera no seria posible ofreciendose repentina neçesidad...*”. Es decir, en caso de tener que recurrir al embargo de los barcos, estando éstos en Terranova, no estaban disponibles para su uso en la Armada. Por tanto, Cristóbal de Barros y las demás autoridades de marina medían la buena o mala salud de la flota y de la construcción naval en función de su capacidad de disposición de barcos adecuados para la Armada. De manera que su consideración hacia una flota y una industria naval que no satisficieran sus intereses, ya sea por la inadecuación de sus producciones para su servicio en la Armada, ya por la imposibilidad de recurrir a su empleo por hallarse lejos de sus bases de origen, era muy negativa. Lo cual no implica que su verdadera situación fuera decadente.

Cristóbal de Barros, tras esta encuesta emprendida en la costa cantábrica, alcanzó diversas conclusiones acerca de las medidas que se debían aplicar para el fomento de una industria naval y de una flota adecuada a los intereses de la Armada. Elaboró un articulado con las medidas, a modo de propuestas o solicitudes dirigidas al rey, que en el informe de 1569 figura bajo el título de “*Refierese la sustanzia de lo que se suplico a su magestad para que se hiçiese la nueva orden*”, y que constituye la base de la política naval aplicada por la Corona por lo menos hasta el reinado de Felipe III. En total proponía la adopción de 18 medidas, algunas de las cuales se venían aplicando ya por la Corona desde 1563, constituyendo lo que en lo sucesivo se denominaría “Nueva Orden” de administrar los recursos navales. Algunas de las propuestas de Barros, generalmente, las que, de forma directa, no repercutían en el aumento de la disposición de los recursos navales, no fueron atendidas por el rey. Las medidas ignoradas eran aquéllas que incidían en la disminución de las rentas o ingresos de la Corona, como la venta al precio de coste de efectos navales y municiones por los Proveedores de los castillos de San Sebastián, Laredo, Málaga y Cádiz a los propietarios de los barcos, el importe de los sueldos atrasados debidos a los propietarios de los barcos embargados en las acciones militares pasadas, o la supresión de nuevos impuestos. Tampoco se atendieron otras propuestas de carácter más específico o puntual, como que en la navegación de Terranova no se empleasen pilotos franceses o que se prohibiese la emigración de carpinteros y maestros de barcos a emplearse en naves francesas, seguramente por la dificultad de su aplicación dadas las circunstancias.

La primera de las medidas aplicadas mediante Real Cédula de marzo de 1563 fue la que mandaba a la Casa de Contratación de Sevilla que, con la excusa de no ser expertos en la

navegación a las Indias, los maestros de los barcos empleados en la Carrera de Indias no fuesen sustituidos por otros y que en semejantes casos los legítimos maestros embarcasen un marinero experto en pilotaje. En cuanto a los capitanes, mandaba que dicho cargo correspondiese a los dueños de las embarcaciones y en su ausencia a los maestros. Un mes más tarde, por Real Cédula de abril de 1563, se ordenó la aplicación de nueve medidas legales que integraron la “Nueva Orden”. En primer lugar, incidían en la protección de los recursos forestales prohibiendo varias prácticas que redundaban en la disminución del número de barcos disponibles, como el abandono de embarcaciones en Nombre de Dios y Nueva España, la exportación de madera y la venta de embarcaciones al extranjero, para cuyo control ordenaba la creación en los puertos de libros de registro de barcos. En segundo lugar, con el propósito, también, de que no disminuyese la cantidad de barcos disponibles y fomentar la flota mercante, ordenaba que no se cargasen barcos extranjeros habiendo naturales y que los barcos mayores fuesen preferidos a los menores, delegando a los Corregidores el procesamiento de los casos suscitados en torno a esta cuestión, quienes deberían proceder de forma sumaria. Cuestiones ambas de capital importancia para la continuidad de la actividad transportista, tal como ampliamente se analizarán en el siguiente capítulo dedicado al comercio marítimo. Además, prohibía que los seguros cubriesen los apresamientos cometidos por enemigos extranjeros, excepto por los turcos y berberiscos. Esta medida pretendía que las embarcaciones navegasen bien aprestadas y armadas para evitar los apresamientos que sucedían por carecer de las defensas necesarias. En tercer lugar, otorgaba a los propietarios y constructores de barcos diversos privilegios y ayudas económicas para fomentar su inversión en la construcción de barcos adecuados para la Armada: concesión del “acostamiento” o préstamo de 10.000 maravedís por cada cien toneladas de arqueo a los que construyesen barcos superiores a las 300 toneladas de desplazamiento; exención del importe de la alcabala a los barcos superiores a los 200 toneles que se vendiesen en Sevilla; y concesión del oficio de capitán ordinario a los propietarios de los barcos embargados para la Armada, con el importe de los sueldos correspondientes.

Esta normativa fue completada con la Real Cédula de mayo de 1563, que regulaba el sistema de arqueamiento de los barcos, comisionando a un experto la realización de los arqueos. Todo ello a fin de que los constructores gozasen de los empréstitos, concedidos para la construcción de barcos mayores de 300 toneladas, y evitasen los gastos que anteriormente les sobrevenían de la obtención de cédulas de comisión necesarias para que sus barcos fuesen arqueados. Este cometido fue comisionado a Cristóbal de Barros que, en lo sucesivo, se encargaría de arquear los barcos y de asignarles las cantidades que, en concepto de préstamo, debían percibir de la Corona. Otra Real Provisión, también de mayo de 1563, ordenaba que los concejos ubicados a dos leguas del mar o de cualquier río navegable anualmente plantasen 500 robles³⁸.

La aplicación de esta normativa no estuvo exenta de conflictos y su observancia no fue tan estricta cuanto hubiese deseado Cristóbal de Barros. Efectivamente, tras algunos años en que estuvo empleado en otros cometidos al servicio de la Corona, en 1567 regresó a la costa cantábrica para comprobar el incumplimiento de muchos aspectos de la “Nueva Orden”. De

38 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651.

nuevo procedió a proponer al monarca la aplicación de un conjunto de seis medidas necesarias para el buen funcionamiento de la “Nueva Orden”. Cinco reales cédulas emitidas en agosto de 1568, además de corroborar la Real Cédula de abril de 1563 y conceder nuevas ayudas, insistían en el remedio de diversas resistencias y conflictos de intereses que la intromisión de la Corona había generado. En primer lugar, dos de las reales cédulas ordenaban la devolución de las cantidades prestadas a los constructores, que en conjunto componían un fondo de 20.000 ducados, para que volviera a repartirse a otros, dispuestos a invertir en nuevas construcciones. Se procedió, además, a ampliar el capital del fondo en 10.000 ducados. En segundo lugar, a los que construyeron barcos durante la ausencia de Cristóbal de Barros de la costa y consecuentemente no fueron arqueados, concedió las ayudas que les correspondían en función del tonelaje de sus barcos. En tercer lugar, insistía en el cumplimiento de las Pragmáticas que otorgaban la preferencia de carga a los barcos naturales sobre los extranjeros y a los mayores sobre los menores. Por último, se volvía a insistir en la prohibición de vender barcos al extranjero y en la redacción de los libros de registro de barcos que las autoridades locales dejaban de ejecutar. Efectivamente, las autoridades locales debían mostrarse remisos a la redacción de estos registros tan acordes con los intereses de las autoridades encargadas de realizar los embargos de barcos para la Armada. Ello se deduce del único libro de registros conservado en Gipuzkoa, el de Zumaia, que comenzó a redactarse muy tardíamente, en 1569, y, además, el asiento de los registros de barcos no se dilató mucho en el tiempo, pues dejó de redactarse a partir de 1585 (Véase el cuadro nº9 del Apéndice Estadístico)³⁹.

Tal como se deduce del informe de Cristóbal de Barros, algunas de las normas aplicadas por la Corona chocaron con la resistencia de otros intereses, desembocando en diversos conflictos, sobre todo en lo que atañía a la preferencia de carga de barcos naturales y de grandes proporciones y a la ampliación de los plantíos de bosques. Exponente de esta confrontación de intereses, en torno a las medidas que convenía aplicar para fortalecer la construcción naval, son los memoriales redactados para el doctor Hernán Suárez de Toledo por instituciones y miembros destacados de la economía marítima, de la política e incluso de la intelectualidad vasca de la época, entre quienes figuran nombres de la talla de Esteban de Garibay. Además del insigne historiador, destacan los informes remitidos por el capitán Gaspar de Pontica, vecino de Errenteria, Martín Pérez de Arbelaiz, escribano encargado del registro de barcos de San Sebastián, Joanes de Portu, destacado constructor e inversor naval, a la sazón, alcalde de San Sebastián, el capitán Antonio de Bertendona, importante inversor y constructor, vecino de Bilbao, y por último por el concejo de Portugaleta. Estos informes, versan sobre los orígenes y soluciones de la pretendida crisis de la construcción naval y se hallan insertos, junto con el amplio memorial de Cristóbal de Barros, en el expediente conformado por el doctor Suárez de Toledo. En cierto modo, representan los distintos intereses que giraban en torno a la economía marítima y, por supuesto, a la construcción naval. Aunque coinciden en algunos puntos, muestran opiniones muy contrapuestas en otros

39 A.M.Z., Asunto locales: Judiciales. Libro Registro de navíos, Caja nº 208. Se trataba de un libro en el que las autoridades locales de cada puerto debían asentar el nombre, propietario y tonelaje de cada embarcación construida cada año, así como sus vicisitudes posteriores. Pero en la práctica los asientos no fueron puntuales y su redacción coincidió con las visitas realizadas por el Superintendente a la villa en que ordenaba la inclusión en el libro de las novedades habidas en la composición de la flota desde su última visita.

aspectos, a consecuencia de la diversidad de concepciones sobre qué aspectos, prácticas o actividades de la economía marítima se debían fomentar, y cuales limitar.

Todos ellos coincidían en señalar las negativas repercusiones derivadas a la construcción naval y de los perjuicios ocasionados a sus propietarios por los embargos de barcos para servir en la Armada. Insistían también, en los efectos perjudiciales acarreados por la prohibición, decretada por la Corona, de asegurar los barcos contra los ataques de enemigos. Coincidían, también, en achacar los problemas de la construcción naval al alza experimentado por las soldadas de la mano de obra y por los precios de los materiales, atribuido en algunos casos, como en el del cáñamo, a la especulación de los comerciantes de Navarra y la Rioja, que se dedicaban a su negociación. En consecuencia, para aliviar, en parte, a los constructores, no sólo se mostraban satisfechos con la gestión de Cristóbal de Barros y con los empréstitos concedidos para la construcción de barcos de más de 300 toneladas de arqueo, sino que solicitaban que dicha ayuda se extendiera también a los que construyeran embarcaciones mayores de 200 toneladas. Además se mostraban favorables a la prorrogación de la exención del importe de la alcabala por la venta de barcos en Sevilla y expresaban algunas quejas de otros agravios que allí se aplicaban a los dueños de las embarcaciones, que querían navegar en la Carrera de Indias, imponiéndoles maestros en contra de su voluntad.

Sus opiniones, en torno a cuestiones polémicas como la aplicación de las Pragmáticas de fletes o de cargamento de naves y de plantíos de bosques coincidían a grandes rasgos con lo estipulado por la legislación real. Pero presentaban leves desavenencias derivadas de sus distintos intereses particulares, aunque inconfesables, en este caso, pues su interlocutor, Suárez de Toledo, precisamente, estaba averiguando el grado de cumplimiento de la legislación real. En lo referente a los conflictos en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes hay que advertir que se trata de una cuestión de índole comercial, por lo que será estudiado con profusión en el siguiente capítulo. Bertendona, constructor y propietario de barcos, así como el concejo de Portugalete, villa de fuertes intereses transportistas, se mostraban a favor de la íntegra aplicación de las Pragmáticas de fletes, sin las excepciones concedidas a determinados particulares y municipios. Siendo San Sebastián uno de los municipios cuyos vecinos trataban de gozar de la exención de la aplicación de las Pragmáticas de fletes, que favorecían a los barcos mayores sobre los menores, es muy significativo que, de los dos representantes de esta villa, uno, Martín Pérez de Arbelaiz, ni siquiera mencionara esta cuestión, y el otro, Juanes de Portu, realizara una ambigua declaración. Aunque se mostraba favorable a la aplicación de las Pragmáticas, no mencionaba para nada estos privilegios de exención que, de hecho, disfrutaban los vecinos de San Sebastián y, de derecho, los de Hondarribia, en perjuicio de los demás propietarios de barcos de la provincia.

En cambio, el capitán Gaspar de Pontica, vecino de Errenteria, importante enclave constructor, ubicado en el puerto de Pasaia, es decir, sometido a los abusos jurisdiccionales de San Sebastián, sin apoyar explícitamente el cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, arremetía duramente contra los privilegios de exención de que gozaban los vecinos de Hondarribia y, a su amparo, los de San Sebastián, con lo cual ejercían una desleal competencia al resto de los vecinos de Gipuzkoa. Esteban de Garibay iba más lejos, pues además de mostrarse contrario a la existencia de estos privilegios de exención, llegaba a

insinuar que en caso contrario se hicieran extensivos a toda la provincia. Las opiniones de Pontica y Garibay son muy expresivas acerca de las transformaciones que estaban aconteciendo en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa. Efectivamente, no mostraban una actitud ferviente a favor del cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, sencillamente solicitaban la anulación o la extensión al resto de la provincia del privilegio de exención de Hondarribia, ya que de lo contrario eran las embarcaciones de esta villa las únicas que transportaban las mercaderías.

Eran conscientes de que en Gipuzkoa la anteriormente floreciente actividad transportista, prácticamente, se había abandonado. Joanes de Portu, vecino de San Sebastián, tampoco mostraba una actitud clara a favor de las Pragmáticas. Al igual que Garibay, afirmaba que la actividad transportista al norte de Europa y al Levante, se había disminuido mucho, e insistía en que “el mayor trato” de Gipuzkoa eran las pesquerías de Terranova, a donde acudían cada año de quince a veinte naos, de manera que consideraba necesario conceder la exclusiva de venta de productos de las pesquerías a los pesqueros guipuzcoanos, para evitar la creciente competencia labortana. En este sentido, si los propios interesados aceptaban que la principal actividad marítima de Gipuzkoa eran las pesquerías y que el transporte naval no era ni la sombra de lo que había sido, cabe preguntarse, por tanto, acerca de la verdadera repercusión sobre la construcción naval del incumplimiento o de la observancia de las Pragmáticas de fletes.

Significativamente, en 1561 se suscitó el primero de los pleitos, relativos a demandas por Preferencia de fletes, pertenecientes a los fondos del Corregimiento. Es decir, la llegada de Cristóbal de Barros al Cantábrico se produjo en plena confrontación en torno a esta cuestión, lo cual constituye un hecho muy revelador acerca de su insistencia en el cumplimiento de las Pragmáticas de fletes como factor indispensable para el fomento de la construcción naval. Del conjunto de 16 pleitos fechados en el siglo XVI, destaca que en al menos siete⁴⁰ los barcos de grandes dimensiones que pretendían quitar los fletes a otros más pequeños, eran barcos recién construidos, cuyos propietarios precisaban de forma imperiosa obtener ingresos para suplir las fuertes inversiones realizadas (cuadro nº14 del Apéndice Estadístico). Es más, tres de los mencionados siete casos corresponden a barcos de gran tonelaje recién construidos con destino a su venta en Andalucía o para su empleo en la Carrera de Indias y que precisaban de carga para cubrir los gastos del traslado desde Gipuzkoa hasta Andalucía. En suma, para los grandes barcos que se construían en Gipuzkoa, la actividad del transporte al flete era de carácter secundario y sustitutivo de otras para las que habían sido construidas, como su venta en Andalucía, la Carrera de Indias y las pesquerías de Terranova. De ahí la actitud ambigua de los representantes guipuzcoanos en torno a la observancia de las Pragmáticas de fletes. La actitud de los representantes vizcaínos en cambio era muy beligerante a favor del estricto cumplimiento de las Pragmáticas, como poco antes se ha mencionado⁴¹, debido, en palabras de Joanes de Portu, al “...*gran trato que tienen de lanas para flandes...*”.

Esta postura contrastaba con la mostrada hacia el fomento de plantíos de bosques. El capitán

40 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 6; CO ECI 189; CO ECI 205; CO ECI 404; CO ECI 465; CO ECI 481; CO ECI 691.

41 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

Bertendona simplemente no hacía mención del caso, mientras que Portugaleta se limitaba a solicitar que no se permitiesen ni la venta de barcos al extranjero ni la exportación de madera. En cambio, los representantes guipuzcoanos insistían en la necesidad de fomentar el arbolado como un medio indispensable para el fortalecimiento de la flota. Martín Pérez de Arbelaz acusaba que todos los montes bravos se reducían a carbón y proponía como solución la introducción de la técnica del trasmucho de árboles para satisfacer las necesidades de las ferrierías y de la construcción naval en conjunto. También Joanes de Portu denunciaba el abuso que se cometía, reduciendo los montes a jarales, destinados a la producción de carbón, pero como remedio abogaba por el cumplimiento de las reales órdenes sobre los plantíos de robles y que los barcos que se empleasen en la Carrera de Indias no se desguzasen a los pocos años, sino que se procediese a carenarlos para alargar su vida útil.

Esteban de Garibay fue más lejos pues elaboró un proyecto de reglamento de plantíos de ocho puntos, que años más tarde sería aplicado en parte en Gipuzkoa. Se mostraba favorable a ampliar a toda la provincia la obligación de plantar 500 robles anuales, de manera que en los pueblos ubicados a dos leguas de la costa, sobre los que recaía dicha obligación según la real orden de 1563, plantaran mil robles anualmente. Establecía un premio de dos maravedíes a percibir por los concejos por cada plantío, imponiendo castigos a los infractores. Los concejos deberían enviar cada año testimonios de los plantíos a las juntas generales que se celebraban en noviembre, los cuales, acabada la junta, se remitirían a la Corte. Por último, añadía que en los jarales se reservasen las mejores piezas para bravos. Pero el capitán Gaspar de Pontica era de la opinión de que en la provincia había suficiente madera y lo habría en el futuro con las medidas adoptadas por el rey, de manera que solamente había en la costa “...*Alguna falta de madera tuerta...*”, es decir de curvatones, para cuya producción juzgaba suficiente con ordenar a los concejos que procediesen a guiar algunos de los árboles plantados⁴².

Estas desavenencias eran el reflejo del conflicto de intereses que en torno al control y a la disposición de los recursos forestales venía produciéndose en Gipuzkoa desde los años cuarenta del siglo, como un poco antes se ha mencionado. Este enfrentamiento se agudizó a partir de la publicación de la Real Provisión de mayo de 1563, que ordenaba la plantación anual de 500 robles en todas las localidades ubicadas a dos leguas del mar y la remisión a la Corte de testimonios de los árboles plantados. Reunida la Provincia en las Juntas Generales de Zarautz de 1564, redactó una minuta exponiendo diversos argumentos en contra de la aplicación de dicha orden en Gipuzkoa⁴³. La Provincia en un intento de salvaguardar los intereses ferrones del creciente intervencionismo de la Armada, negaba que la disminución de la navegación se hubiese producido por la carencia de bosques y madera. Sus propósitos se hacían evidentes al principio del informe en que se insistía en la imposibilidad de la aplicación de la Real Provisión debido a que no había espacios libres para realizar los

42 Estas aseveraciones constituyen una prueba fehaciente de la mencionada “deforestación relativa” que acontecía, sobre todo, en la costa guipuzcoana (ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 40-43, 97-101).

43 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/17/5. Publicado en: AYERBE, M.R.: “Nuevos datos sobre el comercio y la industria naviera...”, op. cit., pp. 251-257.

plantíos, pues todos sus montes estaban ocupados por jarales. Añadía que el desarrollo de árboles bravos perjudicaría a los jarales, indispensables para las herrerías, principal industria de Gipuzkoa⁴⁴. En consecuencia, consideraban que las ordenanzas propias de la Provincia eran suficientes para la conservación de los bosques. Añadían que las causas de la supuesta decadencia de las actividades marítimas eran otras, ya comentadas anteriormente, como el incumplimiento de las Pragmáticas de fletes que prohibían la carga de barcos extranjeros, la prohibición de asegurar barcos contra extranjeros, la necesidad de más ayudas económicas para los constructores, los agravios sufridos a raíz de los embargos de la Armada y otros cometidos en Sevilla a los barcos que se ocupaban en la Carrera de Indias.

La resistencia, mostrada por las autoridades de la Provincia al cumplimiento de esta Real Provisión, condujo a que en 1567 una Real Cédula insistiera en su cumplimiento, así como en el de la prohibición de venta de barcos al extranjero, lo cual una vez más pone en entredicho la tantas veces mencionada crisis y decadencia⁴⁵. Pero como se ha podido comprobar en el informe de Suárez de Toledo, redactado en 1569, los interesados en la construcción naval mostraban una actitud favorable al cumplimiento de los proyectos de Cristóbal de Barros, materializados en la “Nueva Orden”, ya que les proporcionaba importantes ingresos de capital, además de otros incentivos ya mencionados, para construir barcos de gran tonelaje. Ante la política de la Provincia, que trataba de salvaguardar los intereses ferrones y de evitar que el intervencionismo de las autoridades de marina desembocara en un control absoluto sobre los recursos forestales, los constructores y propietarios de grandes barcos buscaron el modo de compaginar sus intereses con los promovidos por la Provincia. Así en años posteriores propusieron la limitación de diversas prácticas, englobadas bajo la construcción naval, pero que repercutían en la ampliación de la competencia por la explotación de los recursos forestales. Así en 1574, en las Juntas Generales celebradas en Azcoitia, San Sebastián propuso, de forma infructuosa, la prohibición de la venta en Sevilla de barcos recién construidos, obligando a sus propietarios a venderlas tras cuatro o cinco años de navegación⁴⁶. Con esta medida San Sebastián pretendía contentar, tanto los intereses ferrones de fuerte implantación en la villa, como los de los inversores navales, especialmente, los que participaban en las grandes pesquerías transoceánicas, quienes tras algunos pocos años de navegación procedían a vender sus barcos en Sevilla para construir unidades nuevas, más seguras para afrontar los rigores del Atlántico Norte⁴⁷. Por supuesto la venta directa de barcos

44 “Lo primero, porque esta provincia es estrecha e de poca tierra e termino e para lo que es tiene mucha poblacion e esta fundada sobre herrerias e labrança e criança e tratto de mar. E segun el poco termino que tiene casi el termino es de montes xarales en los quales no se podria dar ninguna orden como obiese robles crecidos de que se pudiesen hazer naos porque se han de cortar de diez a diez años por el pie, aunque se dexasen algunos pinpollos por la poca sustançia que traen de la rayz no cresçen en cantidad que para hedifiçios de naos pudiese aprovechar aunque se dexasen de cortar en çient años, porque la rayz es tan vieja que se seca e podree de un tiempo adelante. E lo que se dexase enyesto ympediria que no cresçiese lo resto por la sombra que haria como se ha visto por esperiençia. E todos ellos son nesçesarios para el entretenimiento e perpetuidad de las herrerias...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/17/5).

45 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico 14/24 Noviembre 1567.

46 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 14/24 Noviembre 1574.

47 S. Huxley corrobora este extremo y considera que esta práctica constituía uno de los principales sostenes de la economía marítima guipuzcoana de mediados del siglo XVI (HUXLEY, S.: “Los vascos y las pesquerías...”, op. cit., p.

nuevos, además de provocar un mayor consumo de la madera, repercutía negativamente en la venta de barcos usados, ya que redundaba en la disminución del precio de las unidades más “viejas”.

Unos años después, en las Juntas Generales de Zumaia de 1584, era la villa de Orio, importante centro de construcción naval, la que solicitaba la limitación de la construcción de pinazas y chalupas que, a su juicio, se fabricaban en número excesivo, acaparando la madera necesaria para la construcción de grandes naos⁴⁸. Aunque detrás de esta exagerada acusación, además de tratar de eliminar la competencia sobre los recursos forestales, puede que hubiera otros intereses soterrados. Efectivamente, en el capítulo dedicado a la pesca del litoral se veía que durante la década de los 80 del siglo XVI se produjo un gran desarrollo de las pesquerías de besugo, a raíz de la introducción del sistema de conservación del escabeche. Desarrollo pesquero que debió repercutir, lógicamente, en el aumento de la demanda para la construcción de pequeñas embarcaciones pesqueras como pinazas y chalupas. Pero Orio, por las dificultades que su peligrosa barra imponía a la navegación, especialmente en la estación invernal, no se benefició de este desarrollo pesquero, de manera que tras esta propuesta puede esconderse el deseo de mitigar el gran auge pesquero de otros puertos vecinos como Getaria.

A pesar de todas las contingencias descritas, la introducción de la “Nueva Orden” o política de fomento de la construcción naval, promovida por las autoridades de la Armada, sentó las bases para la futura especialización de la industria naval guipuzcoana en las construcciones destinadas a satisfacer las necesidades de la Corona, tanto para su Armada como para la Carrera de Indias. Especialización acontecida también desde el punto de vista geográfico, pues fueron unos puertos concretos, como Pasaia, la cuenca del Oria o Zarautz, los que supieron encauzar su producción de barcos -en lo relativo a su diseño y dimensiones- con destino a suplir las distintas demandas procedentes, tanto de actividades marítimas en pleno auge, caso de las pesquerías de besugo del litoral, de las grandes pesquerías transoceánicas o de la Carrera de Indias, como de la Armada. Los constructores e inversores navales de los citados enclaves se beneficiaron de las ayudas y preeminencias que esta legislación les reportaba, animándose a la construcción de más y mayores buques. Incluso la institución provincial comenzó a percatarse de la necesidad de la aplicación de algunas de las medidas previstas por la “Nueva Orden”. Así en 1588, las Juntas Generales congregadas en Elgoibar decretaban que todos los municipios procediesen a realizar los plantíos y viveros que la ordenanza provincial contemplaba y les solicitaba la remisión de los testimonios de plantíos⁴⁹.

En cambio, otros núcleos fabriles de honda tradición constructora, como es el caso de Zumaia⁵⁰, no supieron o no pudieron adaptarse a estas transformaciones, lo que en pocas

129).

48 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 14/25 Abril 1584. / MN, Col. Vargas Ponce, T.III, doc.10.

49 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Elgoibar 30 Abril/10 Mayo 1588.

50 BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaya...”, op. cit.

décadas acarreó su decadencia. Barkham en la citada investigación a la hora de establecer las causas de la decadencia de la construcción naval en Zumaia a partir de finales del siglo XVI no menciona para nada esta cuestión, haciendo hincapié en otras como la política de embargos de la Armada. Pero los datos contenidos en el libro de registro de embarcaciones de Zumaia son incuestionables al respecto de la opción de los constructores de esta villa por continuar fabricando barcos menores de 300 toneladas de arqueo (Véase el cuadro nº9 del Apéndice Estadístico). De los 40 barcos registrados en Zumaia entre 1569 y 1585, tan sólo tres superaron el citado tonelaje, lo cual implica que la inmensa mayoría de las embarcaciones construidas en esta villa no gozaron de las ventajas en forma de préstamos establecidas por la legislación para las embarcaciones de arqueo superior al citado tonelaje. Más del 52% del número total de embarcaciones construidas en esos años en Zumaia se podrían calificar de tamaño “medio”, que oscilaban entre 60-200 toneladas, mientras que las superiores a este tonelaje suponían tan sólo el 25%. Esta realidad se hace más palpable teniendo en cuenta que los tres únicos buques que superaban las 300 toneladas suponían el 31% del tonelaje total registrado en todos esos años (de estos tres, uno de 800 toneladas supuso el 14% y otro de 650 toneladas más del 11%).

Llama la atención que la distribución del arqueo de las embarcaciones construidas en Zumaia entre 1569 y 1585 se asemeja más a las características de la flota guipuzcoana de la primera mitad del siglo XVI que a la correspondiente a la segunda mitad del siglo: en 1562 el número de las embarcaciones de entre 60 y 200 toneladas suponía el 30% de la flota guipuzcoana frente al 46,6% de las mayores de 200 toneladas (Véase el cuadro nº5 del Apéndice Estadístico). En suma, los constructores e inversores navales de Zumaia optaron por continuar construyendo embarcaciones de tamaño “medio”, mayoritariamente, de entre las 60 y las 200 toneladas, aptas, tanto para la actividad transportista como para las pesquerías transoceánicas las mayores, al tiempo que en otros puertos se especializaban en la construcción de grandes barcos de guerra o de transporte para la Carrera de Indias y para las pesquerías que cada vez demandaban mayores buques a medida que se especializaban en la actividad ballenera. Esta opción debió resultar fatal para el futuro de la actividad en Zumaia y demás puertos que procedieron de manera parecida -caso quizás de Deba, Mutriku y Hondarribia-, a medida que los centros especializados acaparaban progresivamente los pedidos, ocasionando el trasvase de la producción al que alude Odriozola⁵¹.

Se desconocen las causas de la preferencia o de la opción de los constructores de Zumaia por continuar ciñendo las características constructivas de sus producciones a unos tipos de demanda, que durante la segunda mitad del siglo XVI estaban en franco retroceso. Quizás, consideraban que tal retroceso era coyuntural y optaron por no arriesgarse en la construcción de grandes buques de fabricación mucho más costosa, a pesar de los empréstitos concedidos por la Corona a tal fin, y destinados a unos mercados mucho más específicos y, por tanto, más competitivos. Quizás, detrás de esta opción se esconda la inadecuación de los recursos forestales del entorno de Zumaia para la construcción de grandes buques, habida cuenta de la intensa explotación que experimentaron a lo largo de todo el siglo XVI; con todo, es evidente

51 Véanse entre otros: ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit.; Idem: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit.; Idem: “La industria naval guipuzcoana y la producción...”, op. cit.; Idem: “La industria naval guipuzcoana (1650-1730)...”, op. cit.

que la continuación de su explotación con destino a la construcción, preferentemente, de embarcaciones de dimensiones medias debió suponer la acentuación de la merma de las potencialidades de los recursos forestales de Zumaia para poder especializarse en la construcción de buques más grandes, adecuados a las nuevas demandas que se iban potenciando. Sea cual fuere la razón, de la observación de los destinos de los barcos registrados en Zumaia se desprende que mayoritariamente fueron empleados en actividades de transporte, con destino, tanto hacia el norte de Europa como, sobre todo, hacia el Sevilla. De hecho, una parte importante de ellos, tras varios años de uso fueron vendidos por sus propietarios en Sevilla (cuadro nº9 del Apéndice Estadístico).

Tabla 8: distribución del número de barcos por tonelaje del libro registro de Zumaia (1569-1585)				
	nº barcos	%	tonelaje	%
<60	7	17,5	280	5
60-99	9	22,5	670	11,7
100-199	12	30	1530	26,7
200-299	7	17,5	1480	26
>300	3	7,5	1775	31
Total	40	100	5735	100

Fuente: A.M.Z., Asunto locales: Judiciales. Libro Registro de navíos, Caja nº 208.

5.2. ESPECIALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE GIPUZKOA.

Las medidas introducidas por la “Nueva Orden” produjeron buenos resultados, en lo que respecta a la construcción de numerosos barcos de grandes dimensiones, aptos, tanto para cubrir las necesidades de sus propietarios como para servir en la Armada. De todas maneras, la propia política imperialista-belicista, que había fomentado la construcción naval, fue la que desencadenó durante las décadas finales del siglo XVI el fracaso de la “Nueva Orden”. Efectivamente, la contrapartida, que debían afrontar los propietarios de los barcos construidos con las ayudas económicas de la Corona, consistía en su embargo por la Armada en caso de precisar de su empleo en acciones militares. Lo cual les ocasionaba graves pérdidas económicas, tanto por dejar de emplear los barcos en el ejercicio de las lucrativas actividades para las que habían sido construidas, como por los perjuicios que, en forma de daños materiales, sufrían las embarcaciones en sus lances armados. A partir de la sublevación de los Países Bajos la presión militar sobre los recursos marítimos, tanto humanos como materiales, se fue incrementando progresivamente. A esta rebelión, iniciada en 1566, se le fueron sumando otros conflictos y enfrentamientos que tuvieron por escenario el mar con terribles consecuencias: las acciones de los corsarios holandeses, conocidos como “Mendigós del Mar”, iniciadas por aquellas fechas contaron muy pronto con la colaboración de Inglaterra y

de los hugonotes franceses; las de los piratas ingleses apoyados por su soberana Isabel I; la conquista de Portugal y de las Azores (1580-1583); la guerra contra Inglaterra cuyo hecho culminante fue la fracasada Armada Invencible (1588); y la guerra con Francia en contra del acceso al trono francés de Enrique III de Navarra⁵².

Son innegables las perniciosas consecuencias que los continuos embargos de barcos, así como las levas de marinería, acarrearón sobre la economía marítima de Gipuzkoa. Tal como se apuntaba en el precedente capítulo la extenuante presión de la Armada por proveerse de barcos y marineros llegó a poner en entredicho la pervivencia de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa, caso de las pesquerías (cuadro nº19 del Apéndice Estadístico). A raíz de la expedición de la conquista de las islas Azores comenzaron las gestiones en la Corte de los interesados en las actividades marítimas, secundados por la Provincia, al objeto de mitigar los perniciosos efectos de las levas de marinería y embargos de barcos. Así en 1583 se alcanzó un acuerdo con la Corona para la regulación de ambos servicios⁵³. Pero los excesos y perjuicios ocasionados por los oficiales de la Armada continuaron posteriormente y se cebaron, especialmente, sobre los barcos de mayores dimensiones. Así, en 1587 García de Arce, Capitán General de Gipuzkoa, embargó diversas embarcaciones, algunas aprestadas para las pesquerías de Terranova y otras incluso recién construidas, destinadas a su venta en Andalucía, como las naos de Juan de Lasalde y de Juan de Aguirre, ésta última de más de 1.000 toneladas de arqueo⁵⁴.

Por supuesto, esta situación condujo a que los inversores en actividades marítimas comenzaran a dejar de emplear sus capitales en la construcción de barcos, especialmente, de gran tonelaje, los más apreciados por la Armada. Así, a partir de estas fechas se iniciaron diversos conflictos en torno a las dimensiones de los barcos y a la manera de proceder a su arqueoamiento. En 1586 los propietarios de las naos que García de Arce había embargado ese año en el puerto de Pasaia, además de quejarse de los perjuicios que dicho proceder les acarreaaba y solicitar ayudas pecuniarias, propusieron a la Diputación, congregada en Azpeitia, que los barcos fuesen arqueados por Juan Martínez de Recalde, Capitán General de la Armada, y no por García de Arce⁵⁵. En 1592 era San Sebastián la que solicitaba ante las Juntas Generales, celebradas en Ordizia, la concesión de ayudas económicas a los propietarios de las embarcaciones afectadas por los embargos, ya que “...*con hazerseles esta merced otros se adelantaran a fabricar de nuevo para que se allen naves gruessas en los puertos de esta provincia...*”⁵⁶. Pero dos años más tarde, en las Juntas Generales de Bergara de 1594, San Sebastián expresaba otra petición que aparentemente contradecía a las dos anteriores. En esta ocasión solicitaba que las Pragmáticas de fletes, que primaban a los barcos

52 Véase al respecto: CASADO SOTO, J.L.: “Flota atlántica y tecnología naval...”, op. cit., pp. 353-355.

53 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/3 (P4D8).

54 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/5 (P5D16); JD IM, 2/11/6 (P5D16).

55 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 2 Agosto/25 Octubre 1586.

56 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Villafranca 11/21 Abril 1592.

mayores sobre los menores, no afectasen a las embarcaciones menores de 400 toneladas y que las mayores embarcaciones que se construyesen en Gipuzkoa no superasen en lo sucesivo dicho tonelaje⁵⁷.

La opción de construir embarcaciones de no tan crecido tonelaje, que se estaba extendiendo entre los constructores, se enfrentaba a un problema muy serio derivado de las Pragmáticas de fletes, que primaban a las embarcaciones de mayor tonelaje a la hora de recibir carga. Efectivamente, aunque menos que antes, aún se seguían construyendo naves de dimensiones muy elevadas, incluso superiores a las 1.000 toneladas, como poco antes se ha comprobado, lo cual implicaba que las embarcaciones de menor tamaño se enfrentaban al peligro de sufrir graves pérdidas y demoras, a consecuencia de las disputas judiciales suscitadas con los más grandes. En consecuencia y para evitar estos conflictos, San Sebastián proponía que en lo sucesivo no se construyeran barcos superiores a las 400 toneladas y que las Pragmáticas de fletes no afectaran a las embarcaciones menores a dicho tonelaje.

Hondarribia, que disfrutaba del privilegio de exención de dichas Pragmáticas, se opuso a la propuesta de San Sebastián, pues en la práctica suponía la extensión de la exención a toda la provincia y dejaba de constituir un privilegio en beneficio sólo de sus vecinos. Errenteria en cambio, importante centro de construcción naval, apoyó la propuesta de San Sebastián, puntualizando que las mencionadas embarcaciones de hasta 400 toneladas de arqueo se construyeran de acuerdo con las “...*traças e medidas...*”, es decir, las proporciones establecidas por Cristóbal de Barros. Añadía que para incentivar a los constructores a fabricar nuevas unidades lo que había que procurar era el estricto cumplimiento de la ordenanza de la Casa de Contratación de Sevilla que prohibía la navegación a Indias de embarcaciones de construcción extranjera.

La Junta designó una comisión para que estudiara las peticiones. Su dictamen apoyaba la propuesta de San Sebastián con la única salvedad de que el límite de tonelaje máximo de las embarcaciones en lo sucesivo fuera de 450 toneladas, en vez de las 400 de la propuesta. Añadían que eran buques lo suficientemente grandes como para satisfacer las necesidades de la Armada, ya que, de acuerdo con el sistema de arqueamiento usado por la Armada, resultaban barcos de 550 toneladas. La Junta mandó el cumplimiento de este decreto, pero Hondarribia y Tolosa se mostraron disconformes y Errenteria una vez más apoyó la petición de San Sebastián. En las siguientes Juntas Generales reunidas en Mutriku en noviembre de 1594, la comisión nombrada en las precedentes Juntas volvió a insistir en la aplicación del decreto⁵⁸. Pero no se decidió nada más hasta las Juntas Generales celebradas en Tolosa en abril de 1595, en que se mandó el cumplimiento del decreto aprobado en Bergara. Este decreto no satisfacía a ninguna de las partes. Hondarribia volvió a contradecirla, pero San Sebastián propuso que los arqueamientos se hicieran en lo sucesivo utilizando el “...*codo general, que es dos tercias de bara...*” y no con el codo que se estaba empleando, en su opinión utilizable sólo para la medición de madera⁵⁹.

57 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Vergara 23 Abril/3 Mayo 1594.

58 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico 14/24 Noviembre 1594.

59 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 8/18 Abril 1595. Acerca

En suma, los intereses particulares y coyunturales de cada grupo se manifestaban no sólo en la construcción de barcos de distintas dimensiones, sino incluso en la medición o arqueamiento de las embarcaciones, recurriendo al uso de magnitudes distintas. Es decir, en función de las unidades de medición empleadas, el tonelaje atribuido a un mismo barco podía variar ostensiblemente. Cada tonelada se componía de ocho codos, pero los codos empleados variaban. El codo empleado por Cristóbal de Barros se componía de dos tercios de vara castellana más un treintaidosavo de vara⁶⁰. Pero San Sebastián propuso el uso del codo castellano, compuesto tan sólo de dos tercios de vara castellana. Por supuesto, recurriendo al uso de distintas magnitudes para las mediciones todas las partes implicadas en la construcción y en los embargos de los barcos trataban de favorecer sus intereses. No están claros los objetivos que San Sebastián pretendía con esta propuesta. Puede que pretendiera relevar en alguna medida a los barcos de los embargos, pues un barco de 450 toneladas -medido en codos castellanos-, mediante el codo de arqueo no alcanzaba dicho tonelaje, de manera que en las mediciones efectuadas por los oficiales de la Armada, que usaban el segundo codo, los barcos resultaban menores a los deseados. En el caso contrario de que la propuesta de San Sebastián pretendiera la adopción del codo castellano por los oficiales de la Armada, los barcos construidos con arreglo al codo de arqueo, resultarían mayores en caso de ser medidos por el castellano, de manera que gozarían de mayores ayudas y sueldos concedidos por la Corona. Sea cual sea la razón, San Sebastián trataba de fomentar sus intereses del mismo modo que lo hacían los oficiales del rey usando una u otra medida, tal como se desprende de la petición, anteriormente comentada, de los propietarios de las naos embargadas en 1586, para que fuesen arqueadas por miembros de la Armada y no por el Capitán General.

Las peticiones y lamentos de los constructores y dueños de barcos, junto con su desánimo para construir nuevas unidades de crecidas dimensiones, motivaron que en 1597 se concedieran, mediante una Real Cédula, nuevas ayudas económicas a quienes construyeran buques aptos para la Carrera de Indias. Concretamente, se les ampliaba en un tercio el empréstito que la Corona ofrecía a los constructores de barcos de más de 300 toneladas de arqueo y, además de otra serie de socorros y préstamos, se les prometía que los barcos no serían embargados durante tres años a partir de su botadura⁶¹. La Corona, en la medida que permitía la situación hacendística y militar, mediante estas ayudas trataba de favorecer a los constructores navales y dueños de barcos, que eran indispensables para poder continuar con su política imperialista en Europa. Con todo, a raíz precisamente de las dificultades hacendísticas y bélicas a las que se enfrentaban los distintos organismos y oficiales de la Corona ésta y otras ayudas o concesiones no llegaban a materializarse en perjuicio de los dueños de las embarcaciones. Así, en las Juntas Generales celebradas en Azpeitia en 1599, los maestros, capitanes y dueños de los barcos de la provincia se quejaban de que los

de los codos usados en la medición de la madera y los conflictos adyacentes véase: ARAGÓN, RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 159-160.

60 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/12. Laburu lo denomina “codo de arqueo” o “codo de ribera” (LABURU, M.: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en Documentos Marítimos Antiguos*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1992, pp. 33-34, 103-104).

61 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/19 (P5D17).

Contadores de la Armada, residentes en San Sebastián, encargados entre otros de los pagos de los sueldos correspondientes a los barcos y marineros que sirviesen en la Armada, no cumplían los acuerdos sobre soldadas alcanzados con el rey en 1583 y 1584, “...*porque tratan de azer alcançes para sus salarios...*”. Afirmación muy expresiva acerca de las dificultades de liquidez que afectaba a las autoridades de marina. Añadían que de no remediarse esta situación se arruinaría la industria de la construcción naval⁶².

En resumen, para finales del siglo XVI la enorme presión ejercida por las autoridades de la Armada al objeto de disponer de la mayor cantidad posible de barcos y marineros, junto a las penurias de la Hacienda que imposibilitaban la adecuada satisfacción tanto de las soldadas a los barcos y marineros que servían en la Armada como de las ayudas correspondientes a los constructores de barcos, aptos para su uso por la Armada, motivaron la ruina de la “Nueva Orden” que se había introducido, merced al empeño del Superintendente Cristóbal de Barros, para el fomento de la construcción naval. Su fallecimiento en 1598 también debió contribuir a la desintegración de sus proyectos y al posterior caos de la administración de los negocios relativos a la Armada en Gipuzkoa. Caos que se patentiza en las dificultades que los constructores de grandes barcos experimentaban en los años de tránsito del siglo XVI al XVII no sólo para conseguir las ayudas económicas concedidas por la Corona, sino incluso para hallar responsables que ejercieran las funciones administrativas que hasta entonces habían correspondido a la Superintendencia de construcción naval. Esta situación se evidencia en hechos como que en 1600 el capitán Pedro Sanz de Ugarte, vecino de Hondarribia, tuviera que requerir a la justicia ordinaria de su ciudad el arqueamiento del recién construido barco *N^a S^a de los Remedios* de 600 toneladas, para conseguir “...*gozar de los acostamientos de su magestad y otras cossas que su magestad promete a los que fabrican semejantes navios...*”⁶³. La justicia tras recabar informaciones acerca de las dimensiones del barco ordenó que se procediera a su arqueamiento. Arqueamientos, que anteriormente eran efectuados por el Superintendente Cristóbal de Barros de manera gratuita, sin que los constructores tuvieran que recurrir a ninguna otra instancia, precisamente para evitar gastos y demoras.

De todas maneras, todos estos problemas que incidían en el progresivo aumento de las dificultades, tanto a la hora de disponer por la Corona de suficientes barcos, necesarios para atender las necesidades de la Armada y sobre todo de la Carrera de Indias, como a la de fomentar la inversión de capitales de los constructores guipuzcoanos en la fabricación de nuevas unidades aptas para dichos cometidos, incentivaron la adopción de diversas medidas

62 “Este dia leio en la dicha junta una peticion de los maestros, capitanes e duenos de navios de la provincia en que azen relacion de los servicios que al rey nuestro señor hizieron (BORRADO= juntamente) los anos pasados asi en la entrada e allanamiento del reyno de Portugal e yslas de los Açores de su corona como en la jornada de Inglaterra e otras ocasiones desde el año de ochenta asta el de noventa en que an tenido los danos que son nombrados e porque rrespeto de la grande carestia de todas las cosas neçesarias para el bien umano e materiales para fabricas de naves las hordenanças antiguas que de esto tratan e sueldos que entonçes se davan a las naves e jente marinera que servian en las armadas reales eran y son tan rigurossas y los sueldos tan cortos que no se podra tolerar y considerando tanvien que todos los naturales de dichas republicas en los tiempos pasados servieron con sus naves en las armadas de Argel e Flandes en vida del señor enperador don Carlos quinto de buena memoria ellos y sus naves y (sic) handaban, // (f. 32 v.) se avian perdido e aruinado relajado del rrigor con que se toman las quantas por los contadores e ministros de su magestad...” (A.G.G.-G.A.O., R.12).

63 A.M.F., E, 7, I, 4, 13.

conducentes a reformar la Armada y a crear un sistema de organización de la industria naval protegido y privilegiado, de forma paralela a lo acontecido con otras actividades marítimas anteriormente estudiadas. La acuciante necesidad de barcos condujo a la Corona, por una parte a que comenzara a construirlos por su cuenta mediante asientos firmados con particulares. Fue el propio Cristóbal de Barros quien para 1569 estableció los primeros siete asientos para construir buques de guerra para la Armada⁶⁴. Por otra parte, la creciente dependencia de la Corona respecto de los constructores vascos, especialmente guipuzcoanos, condujo a que les concediera más privilegios para poder continuar disfrutando de sus servicios. Los constructores, conscientes de su destacado papel en el mantenimiento del Imperio, progresivamente, fueron ampliando los privilegios que protegían y primaban sus intereses sobre los de otros, tanto extranjeros como súbditos del rey.

A modo de contrapartida se produjo, tal como Lourdes Odriozola advierte, una especialización de la industria naval guipuzcoana en la fabricación de barcos de grandes dimensiones para la Armada y la Carrera de Indias, y más tarde también para las compañías privilegiadas de comercio⁶⁵. Especialización, que, desde el punto de vista geográfico, se tradujo en la concentración de la construcción de naves de grandes dimensiones en el puerto de Pasaia y en el curso bajo del Oria, en los términos de Orio y Usurbil. Los demás centros de construcción naval pasaron a un segundo plano. Algunos centros de gran tradición naval, caso de Zumaia, decayeron, de manera que en lo sucesivo se dedicarían a la fabricación de grandes barcos de forma esporádica. Otros, como Zarautz y también Orio, consiguieron especializarse en la construcción de embarcaciones menores, destinadas a auxiliares de los grandes buques, para la pesca o el transporte de cabotaje⁶⁶. Como a lo largo de este capítulo y en el correspondiente a las empresas marítimas se comprobará fue una élite de grandes constructores quienes emprendieron esta reconversión de la actividad, promoviendo su especialización con destino a satisfacer las necesidades de los principales focos de demanda de barcos: la Armada, la Carrera de Indias y las distintas actividades marítimas del Cantábrico como las pesquerías transoceánicas, el corso, la pesca del litoral y el transporte de cabotaje. En Pasaia destacaron, además de otros muchos, los astilleros reales de Bordalaborda -con fábricas reales de cordelería, de ancorería, etc., anexas, perteneciente a la jurisdicción de San Sebastián⁶⁷-, del Barrio Bizkaia y de Basanoaga; y en el Oria los de Mapil, de Arrutarte y de la ribera de Orio, entre otros.

En función de la producción global de todos los centros constructores de Gipuzkoa, la autora distingue hasta ocho etapas o fases coyunturales de crecimiento, estancamiento y recesión a lo

64 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

65 ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit.; Idem: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit.; Idem: *Construcción naval en el País Vasco...*, op. cit., pp. 158-168; Idem: “La industria naval guipuzcoana y la producción...”, op. cit.; Idem: “La industria naval guipuzcoana (1650-1730)...”, op. cit.

66 Estas producciones de Zarautz fueron muy demandadas, de manera que a lo largo de la Edad Moderna se construyeron múltiples embarcaciones menores para clientes de todo el Cantábrico. Véase: ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 34-47.

67 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 233-234.

largo de todo el período histórico iniciado a partir de la mencionada especialización de la actividad hacia fines del siglo XVI, hasta el final de la Edad Moderna. Esta evolución no estuvo exenta de conflictos de intereses, al contrario, fue en parte importante resultante de la articulación u oposición, según los casos, de múltiples intereses. En suma, la aludida especialización de la construcción naval guipuzcoana fue el resultado de diversos choques de intereses, acontecidos, tanto a nivel provincial como estatal. Efectivamente, tal como Fernando Serrano Mangas afirma, “*Al fin y al cabo, ésta, la técnica naval, no es más que la consecuencia lógica de los intereses de quienes son los dueños de las mercancías y del transporte*”⁶⁸, en referencia a los conflictos que acaecieron durante gran parte del siglo XVII en torno a las características que debían tener los galeones de la plata.

Con relación al diseño o características de las embarcaciones Cruz Apestegui advierte que para el sostenimiento de las redes de comunicación mundiales del Imperio Español de fines del siglo XVI, “*era necesario disponer de un sistema naval complejo y eficaz, sustentado sobre la base de unas tripulaciones altamente experimentadas y unos barcos tecnológicamente adecuados a las funciones que debían desempeñar*”. Es decir, a partir de estas fechas se inició una clara diferenciación de las características constructivas entre los barcos de guerra específicamente destinados a las Armadas y los mercantes, destinados a diversas actividades. Entre los que sirvieron en la Carrera de Indias distingue los galeones de la Armada de Tierra Firme -buques fuertemente armados destinados al transporte de los metales preciosos- del resto de mercantes artillados que, protegidos por dos galeones de escolta -denominados Capitana y Almiranta-, de mayor porte y artillería, completaban las flotas de la Carrera. Con todo, en la realidad era frecuente que los mismos barcos ejercieran distintas funciones a lo largo de su vida en la Carrera de Indias, actuando en ocasiones como simple mercante, en otras como galeón de escolta e incluso integrado entre los galeones de la Armada de Tierra Firme. Muchos, antes de su empleo en la Carrera de Indias habían ejercido en otras actividades como las pesquerías transoceánicas. Además en caso de conflicto armado estos mercantes eran embargados y empleados en operaciones de combate al lado de los barcos de guerra. Esta multiplicidad de usos ha inducido a autores como Michael Barkham a defender el carácter polivalente de estas embarcaciones. Cruz Apestegui matiza que más que polivalentes, es decir igualmente cualificados para el ejercicio de las distintas funciones, los barcos mercantes de la época, especialmente los destinados a la Carrera de Indias, eran “*multiusos*”. En suma, podían emplearse tras las remodelaciones pertinentes en distintos cometidos en función de las necesidades de cada momento⁶⁹. En consecuencia, como se irá viendo, la construcción de los mercantes estuvo muy mediatizada por los intereses de la Armada, junto con las de otros agentes económicos.

68 SERRANO MANGAS, F.: “Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias”, *Itsas Memoria*, 2 (1998). p. 226.

69 APESTEGUI, C.: “Arquitectura y construcción navales...”, op. cit., pp. 163-170; BARKHAM, M.: “La construcción naval vasca...”, op. cit., pp. 103-126. Tampoco comparte Casado Soto la polivalencia de las naos defendida por Barkham: CASADO SOTO, J.L.: “Flota atlántica y tecnología naval...”, op. cit., pp. 355-356.

5.2.1. Construcciones destinadas a la Carrera de Indias

Los estudiosos de la Carrera de Indias insisten en la mayoritaria presencia de barcos vasco-cantábricos en dicha navegación. El matrimonio Chaunu afirma que durante el siglo XVI el 80% de los barcos de la Carrera procedían del mencionado ámbito⁷⁰. Serrano Mangas, en sus estudios acerca de la Carrera de Indias en el siglo XVII, también insiste en el predominio de los galeones construidos en el ámbito vasco-cántabro, especialmente en Gipuzkoa⁷¹. Este autor estudia en sus trabajos los conflictos de intereses que acontecieron en Sevilla entre los distintos grupos participantes en la Carrera de Indias, entre los que se encontraba el poderoso grupo de comerciantes y propietarios-constructores navales vascos. Los conflictos con los comerciantes sevillanos, que controlaban la Casa de Contratación de Sevilla, encargada de gestionar la formación de las flotas destinadas a las Indias y de seleccionar los barcos de mejores condiciones técnicas y de fortaleza para su uso como galeones de la plata, se iniciaron ya a mediados del siglo XVI. Así en 1552 en las Juntas Generales de Elgoibar, se acordó solicitar al rey que para las fianzas, que daban los propietarios de los barcos destinados a las Indias, no se les obligase a tomar fiadores exclusivamente vecinos de Sevilla⁷².

Más tarde, tras las averiguaciones efectuadas en 1562 por Cristóbal de Barros acerca de las medidas a adoptar para potenciar la construcción naval en el Cantábrico, los constructores navales obtuvieron en 1563 una Real Cédula que ordenaba que los maestros de los barcos empleados en la Carrera de Indias no fuesen sustituidos por otros, impuestos por la Casa de Contratación de Sevilla, con la condición de que los maestros embarcasen un marinero experto en pilotaje. Además, concedía a los propietarios el cargo de capitán, y en su ausencia a los maestros, tal como anteriormente se ha señalado⁷³. A pesar de todo, estos abusos cometidos por la Casa de Contratación no remitieron en los años sucesivos. Así en 1564, en el anteriormente comentado memorial redactado por la Provincia en contra de la aplicación de la Real Cédula de plantíos de 1563, se insistía en los perjuicios que ocasionaban en Sevilla a los propietarios de los barcos, imponiéndoles capitanes de infantería, maestros, escribanos y otros oficiales⁷⁴. También en los antes analizados memoriales, recabados por el doctor Hernán Suárez de Toledo entre diversas instituciones y destacados miembros de la economía marítima y de la política del País Vasco como Esteban de Garibay, el capitán Gaspar de Pontica, Martín Pérez de Arbelaiz, Joanes de Portu, el capitán Antonio de Bertendona, o el concejo de Portugaleta, se repetían las quejas acerca de la imposición de maestros que la Casa de Contratación de Sevilla cometía, en contra de la voluntad de los propietarios de los

70 CHAUNU, H. - P.: *Seville el l'Atlantique...*, op. cit.; CHAUNU, P.: *Sevilla y América...*, op. cit., pp. 210-230.

71 Véanse entre otros: SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas...*, op. cit.; Idem: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 12-14; Idem: *Los galeones de la Carrera...*, op. cit.; Idem: "Realidad, ensayos y condicionamientos...", op. cit.

72 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Elgoibar 30 Abril/9 Mayo 1552.

73 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

74 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/17/5.

barcos⁷⁵.

De todas maneras, las quejas de los constructores y dueños de los barcos sirvieron para que alcanzaran el disfrute del privilegio de exención del importe de la alcabala, otorgada mediante Real Cédula de 1563 a los barcos mayores de 200 toneles que se vendiesen en Sevilla. Concedida para un período de diez años, por Real Cédula de 1574 fue prorrogada por otros seis años. De nuevo en 1582 se prorrogó la exención por otros diez años. Pero tres años antes de que expirara el plazo, en 1589 la Provincia solicitó y obtuvo una nueva prórroga de esta exención para otros cinco años⁷⁶. La razón de este adelantamiento de la nueva prórroga antes de que expirar el plazo de la anterior hay que buscarla en los conflictos de intereses, antes descritos, que estaban acaeciendo en Gipuzkoa en torno al control de la disponibilidad de los recursos forestales. Efectivamente, en el contexto de las gestiones que se estaban realizando en la Corte en 1574 para la obtención de la prórroga de la exención del importe de alcabalas en beneficio de la venta en Sevilla de embarcaciones mayores de los 200 toneles, justo un mes antes de que el rey otorgara la prórroga, en las Juntas Generales reunidas en noviembre en Azpeitia se produjo la petición de San Sebastián de que se decretara la prohibición de la venta de embarcaciones recién construidas en Sevilla; medida que no fue aceptada por la Junta en beneficio de los interesados en la construcción naval específicamente destinada al mercado sevillano. Tras la obtención de la nueva prórroga en 1582 volvió a reavivarse el contencioso en torno a la disponibilidad de los recursos forestales, esta vez en forma de petición para que se decretara la limitación de la construcción de embarcaciones menores, lanzada por la villa de Orio en las Juntas Generales de 1584, celebradas en Zumaia. El temor latente entre los constructores a que la Provincia, en aras a la protección de los recursos forestales, procediese a la adopción de alguna medida que perjudicase su libertad para la venta de embarcaciones en Sevilla se debió incrementar a raíz del aumento de esta conflictividad que impulsó a las Juntas Generales de 1588, reunidas en Elgoibar, a emitir un decreto que mandaba la realización de plantíos y viveros en los municipios⁷⁷. Efectivamente, la nueva prórroga obtenida en 1589 no otorgaba la exención del importe de alcabalas a las ventas de embarcaciones de arqueo superior a los 200 toneles sino que beneficiaba únicamente a las “primeras ventas”, es decir, a la venta de embarcaciones recién construidas independientemente de su tonelaje. Con ello quedaron plenamente satisfechos los intereses de los constructores que de manera específica se dedicaban a la fabricación de grandes embarcaciones con destino a su venta en Sevilla⁷⁸.

Esta exención, de que disfrutaban los constructores guipuzcoanos de grandes barcos, constituyó una de las principales piezas del sistema de organización proteccionista, que permitiría a la industria naval de Gipuzkoa sortear con éxito las dificultades derivadas de la

75 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

76 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/6.

77 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 14/24 Noviembre 1574; Zumaya 14/25 Abril 1584; Elgoibar 30 Abril/10 Mayo 1588. / MN, Col. Vargas Ponce, T.III, doc.10.

78 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/6. / DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1589.

competencia ejercida por otros centros de construcción naval, ubicados, tanto en los dominios de la monarquía católica (Andalucía, La Habana, etc.) como en el extranjero (Holanda, Inglaterra, etc.). Puede que fueran las presiones de los poderosos intereses sevillanos las que dificultaron la obtención de la siguiente prórroga. El contador Tomás de Ayerdi, Agente en Corte de la Provincia, comunicaba a las Juntas Generales celebradas en Hondarribia en 1593, que había conseguido una prórroga de tan sólo dos años. La Junta decidió solicitar un plazo más extenso⁷⁹, pero la siguiente Junta, congregada en San Sebastián en 1594, ante las trabas burocráticas que el Consejo de Guerra estaba introduciendo en torno a su negociación, recomendaba al Agente que obrara con mucho cuidado en este negocio y tratara de obtener el plazo más dilatado posible⁸⁰.

No se han localizado referencias de la concesión de una nueva prórroga por Felipe II. En 1607 las Juntas Generales reunidas en Errenteria decidieron solicitar al nuevo rey la exención del importe de alcabalas para los barcos que vendiesen los constructores en Andalucía⁸¹. En este registro no se solicita ninguna prórroga, sino que se pide la concesión de la exención. Surge así la cuestión de si Felipe II, durante los últimos años de su vida, concedió o no una nueva prórroga. Considerando que de 1596 (plazo en el que expiraba la anterior prórroga) a 1607 había transcurrido un decenio, cabe la posibilidad, aunque no se cuente con evidencia alguna, de que sí concediera la solicitada ampliación para diez años. De todas maneras, los constructores no perdieron el favor real pues en 1597 les concedió diversas mercedes, como el aumento en un tercio del empréstito ofrecido por la Corona a los constructores de barcos de más de 300 toneladas o la exención de servir en la Armada durante tres años a partir de su botadura⁸², aunque llama la atención que no se haga ninguna mención de la exención de la alcabala.

Tampoco se alude para nada a esta exención en el nombramiento de Superintendente de Plantíos, Fábrica de navíos y Arqueamientos del coronel don Domingo Pérez de Idiaquez efectuada en 1601, insistiéndose, en cambio, en la observancia de los privilegios concedidos por la Real Cédula de 1597⁸³. Hay que tener en cuenta que la Corona debía tratar de buscar el consenso en unos años, los iniciales del siglo XVII, en que tuvieron especial virulencia los conflictos entre distintos intereses en torno a la construcción naval y la Carrera de Indias. Por una parte, estaba en pleno vigor el conflicto entre la Casa de Contratación de Sevilla y el conjunto de comerciantes, progresivamente integrado por vascos y extranjeros. La primera, defensora a ultranza del monopolio comercial de la ciudad y favorable a las pretensiones de los constructores navales andaluces, imponía a los barcos la obligación de acceder al puerto

79 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 19/29 Noviembre 1593.

80 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 13 Marzo/18 Abril 1594.

81 A.G.G.-G.A.O., R.15.

82 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/19 (P5D17).

83 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/12.

de Sevilla, debiendo atravesar para ello la barra de Sanlúcar, lo cual suponía un serio límite al crecimiento de las dimensiones y tonelaje de las embarcaciones. Los comerciantes y constructores vascos, en cambio, eran favorables al traslado de la cabecera del comercio americano al puerto de Cádiz⁸⁴. Por otra, la Corona inició una política tendente a homogeneizar y reglamentar la construcción naval, con el principal objetivo de salvaguardar la Carrera de Indias, principal fuente de recursos para el mantenimiento de su política imperialista. Política que desembocó en la promulgación de tres Ordenanzas de regulación de la construcción naval de galeones para la Carrera de Indias en 1607, 1613 y 1618. Estas ordenanzas buscaban el consenso entre los distintos intereses en juego en torno a la Carrera de Indias, establecían unos límites de arqueo máximo para las embarcaciones, a fin de que fueran capaces de sortear la barra de Sanlúcar, trataban de contentar a los comerciantes y propietarios de los barcos ampliando su calado, de manera que fueran aptas para el transporte, y al mismo tiempo fomentaban su capacidad defensiva, ampliando su eslora, para que garantizaran la seguridad de los metales preciosos que debían transportar⁸⁵.

La tendencia de los constructores vascos a fabricar progresivamente barcos de mayores dimensiones y capacidad, destinados para la Carrera de Indias, fue origen de diversas disputas entre intereses contrapuestos. Por una parte, los constructores de grandes barcos abogaban por el estricto cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, que favorecían a los barcos mayores a la hora de recibir cargas, en contra de los comerciantes guipuzcoanos, que cargaban sus mercancías en barcos pequeños. Chocaba, tal como insiste Serrano Mangas, por otra parte, con los intereses de la Casa de Contratación de Sevilla, que para el mantenimiento de su monopolio precisaba de barcos capaces de transitar por la barra de Sanlúcar, navegación vedada a los barcos de crecido tonelaje. De igual manera, con los constructores andaluces que en función de los materiales de que disponían, tan sólo podían construir barcos de pequeñas dimensiones. Y por último con los constructores indianos, que a pesar de disponer de madera de excelente calidad, carecían de otros materiales como hierro, jarcias, etc., que se debían importar de Europa, encareciendo excesivamente sus producciones. Este autor describe minuciosamente toda la suerte de fraudes que los constructores vasco-cantábricos aplicaban a la hora de construir y emplear los galeones destinados a la Carrera de Indias: desde la total alteración de las dimensiones y de los diseños de las construcciones para conseguir el incremento real de su capacidad de carga más allá de los límites geofísicos impuestos por la barra de Sanlúcar, al tiempo que se conseguía que su arqueo oficial resultara menor de la real a fin de evitar los embargos de la Armada, que especialmente se cometían sobre las unidades de mayores dimensiones, hasta el cargamento desmesurado de los galeones, ocupando con mercancías las cubiertas destinadas para la artillería⁸⁶.

84 SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas...*, op. cit.; Idem: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 24-30; Idem: "Realidad, ensayos y condicionamientos...", op. cit.

85 ODRIOZOLA, L.: "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...", op. cit., pp. 97-98; SERRANO MANGAS, F.: "Realidad, ensayos y condicionamientos...", op. cit.

86 SERRANO MANGAS, F.: "Realidad, ensayos y condicionamientos...", op. cit., pp. 232-234; Idem: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 14-78. Véase también: APESTEGUI, C.: "Arquitectura y construcción navales...", op. cit., pp. 167-169.

En torno a la cuestión de las medidas de los barcos, son muy elocuentes los acontecimientos ocurridos en 1619 en torno al navío construido por el licenciado Grez, vecino de San Sebastián. Cuando el Superintendente don Alonso de Idiaquez procedió a su arqueo comprobó que excedía las medidas que se le habían asignado a su constructor, de acuerdo con las ordenanzas de construcción de 1613. Procedió, en consecuencia, a apresar al licenciado, pero éste, alegando que el conocimiento de esta causa competía a la justicia ordinaria de San Sebastián, abandonó su prisión. A las advertencias del Superintendente respondió el inculpado sometiéndose a la jurisdicción ordinaria de la villa, argumentando que el Superintendente carecía de facultades para conocer en este caso, compitiéndole únicamente el señalamiento de las medidas de los barcos que se debían construir. El alcalde liberó al preso y, tras exigir al Superintendente que mostrara pruebas de su facultad para conocer en el caso, emitió un auto afirmando que competía al Consejo de Guerra la imposición de castigos a los que fuesen condenados por la justicia ordinaria. En esto, un diputado anónimo de la Provincia, a título personal, envió un memorial a la Corte en contra de las pretensiones del Superintendente. Es decir, tanto las autoridades de San Sebastián, como algunos políticos de rango provincial, se mostraban favorables en apoyar las pretensiones de los constructores en torno a las medidas de los barcos y en contra de la ampliación de las facultades jurisdiccionales de las autoridades de marina. De todas maneras, una Real Cédula de diciembre de 1619 ordenaba el sometimiento del inculpado a la jurisdicción del Superintendente y el castigo del diputado anónimo⁸⁷. Aunque se desconoce el final de este incidente, lo cierto es que la Provincia y los constructores continuaron con sus acciones hasta conseguir sus propósitos, como se irá comprobando.

Este conflicto jurisdiccional entre el Superintendente y las autoridades provinciales y municipales provenía de tiempo atrás. Se inició en 1598 cuando el entonces Superintendente Antonio de Urquiola, en aplicación de una Real Cédula, exigió a las villas guipuzcoanas la plantación anual de cierta cantidad de robles y la presentación de los testimonios de las plantaciones efectuadas. La Provincia solicitó la derogación del cargo de la Superintendencia y las villas incumplieron las órdenes regias presentando los testimonios de plantíos a las autoridades de la Provincia en vez de al Superintendente. Por fin en 1611 se llegó al acuerdo; la Provincia aceptó el cargo de la Superintendencia aunque nunca accedió a reconocer sus pretendidas facultades jurisdiccionales, lo que ocasionó más adelante el estallido de nuevas disputas en torno a los plantíos⁸⁸. Los sucesos de 1619 constituyeron un capítulo más de este contencioso entre la Provincia y las autoridades de la Corona. Este caso de choque jurisdiccional era un reflejo de los empeños de la Provincia por desligarse del excesivo control e intervencionismo de la Corona en cuestiones como el tamaño y las características constructivas de las embarcaciones, todo ello en beneficio de los intereses de los inversores en construcción naval.

En suma, el que los constructores guipuzcoanos gozaran de la exención del importe de la alcabala para vender sus barcos, implicaba una enorme ventaja con respecto a los demás

87 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/34.

88 ARAGÓN, RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 165-166; GÓMEZ RIVERO, R.: "La Superintendencia...", op. cit.

constructores e interesados en la Carrera de Indias. El conflicto estalló a principios del siglo XVII en torno a las “visitas” o sistema de designación que la Casa de Contratación realizaba entre las embarcaciones surtas en Sevilla para que sirvieran de galeones de la plata en la Carrera de Indias. Así en las Juntas Generales celebradas en Mutriku en 1603, los “fabricadores” de barcos solicitaron que se iniciaran acciones en el Consejo de Indias a fin de conseguir que sus barcos fueran preferentemente seleccionados por los visitantes de la Casa de Contratación⁸⁹. El rey, en un intento de consensuar los distintos intereses contrapuestos, promulgó en 1607 una ordenanza de construcción naval, reglamentando las características de los barcos destinados a la Carrera de Indias. Esta ordenanza creó malestar entre los constructores, pues acababa con la anterior libertad de construir barcos de características que cada uno juzgaba oportunas. Esta ordenanza primaba los aspectos defensivos de los barcos en detrimento de su capacidad de carga. En el ánimo de los constructores guipuzcoanos constituyó un agravio más entre otros que venían sufriendo, como las acciones de los alcabaleros sevillanos, que no respetaban su exención. Además las acciones de la Provincia en contra de estos agravios se iban dilatando demasiado, de manera que en 1610 los constructores navales enviaron a la Corte un comisionado a su costa, reclamando a la Provincia que les proporcionara su apoyo y se renovaran las órdenes cometidas al Agente en Corte acerca del cumplimiento de la exención de la alcabala⁹⁰. Con esta ordenanza el rey culminaba su intervencionismo, anunciado ya en las instrucciones mandadas al nuevo Superintendente de Plantíos, Fábrica de navíos y Arqueamientos en 1601, para que las construcciones de los particulares fueran adecuadas a las necesidades de la Armada⁹¹.

89 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/21 (P5D17).

90 “Ya VS esta enterado de los grandes gastos que provienen a los fabricantes de naves de esta republica con la Pragmatica nueva que se ha hecho quitandoles la livertad para hacerlo como en lo pasado de modo que somos compelidos y forzados a gastar nuestras haziendas en daño notable nuestro y sin genero de servicio de SM antes en contra pues las naves que fabricamos no pueden servir para carga sino para de guerra y estas que SM las manda hacer como sirven con mas comodidad y para efecto de servir en la Armada esta mui bien pues ha de gastar sus haziendas, pero que a lo mismo no obliguen sin necesidad es cosa grave por que las naves son menester para de carga asi para la navegacion de Yndias como para otras partes. En las Juntas que VS celebros en las villas de Zarauz y Villafranca haviendose mandado de proveer el remedio de estos daños se proveio e mando se proveiese con la voz de VS y a su costa y se dieron cartas para SM y otros señores de los Consejos, y ademas se dio por capitulo de instruccion al agente que VS tiene en corte para que acudiese con nuestras veras al reparo de este negocio, y como cada dia nos dan tanto // (fol. 80 r.) fastidio los ministros de aca sobre estas fabricas y nos causan costas con embiar personas a la corte para proseguir las fabricas comenzadas y que se desean proseguir, havemos acordado embiar a nuestra costa a corte al capitán Estevan de Yguiniz importarnos y a mucho refrescar la memoria a esos señores en esta caso con cartas de VS por que con su voz se ha de sacar lo que se desea y tanto importa y pues estan proveidas en la dicha Junta de Zarauz y se embiaron a su agente se podrian de nuevo copiar y despachar con data mas fresca. Suplicamos a VS se nos haga esta merced como siempre VS lo a acostumbrado con sus hermanos para que estas puedan dar al dicho capitán Yguiniz y tener entrada con esos señores para enylar bien el negocio. Tambien en la misma junta de Zarauz se puso capitulo de ynstruccion al Agente en razon de los agravios que en Sevilla se hacen a los fabricantes por los alcabaleros que sin embargo de la cedula de SM que tiene VS para que de las naos fabricadas en esta costa no se pague alcavala, y se le mando al dicho agente que [en] los pleitos tocantes a esto viniesen en apelacion al Consejo de Hacienda o a otro consejo acudiese a ellos en voz de VS y a su costa y por que tambien en razon de esto somos molestados por estos alcavaleros con execuciones y otros daños, suplicamos a VS mande // (fol. 80 v.) servir a su agente guarde y cumpla el capitulo de su instruccion tocante a esto acudiendo con veras al remedio, y ademas ordenarle que asista y ayude al dicho capitán Yguiniz en estos casos dando luz del estado que tienen para proseguirlos, que en ello recibiremos la que siempre VS acostumbra...” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. II, doc. 54).

91 “...si entendieredes que ay algunas personas que quisieren fabricar naos o otros navios sin balerse del enprestido que por mi quenta se haze procurareis hazer con ellos que fabriquen de buena traça y forma de manera que se

Más aún, y también con el propósito de consensuar las discrepancias, esta vez entre los constructores de grandes barcos destinados a la Carrera de Indias y los comerciantes que preferían transportar sus mercancías a Andalucía en barcos reducidos, en 1608 una Real Cédula eximía a los barcos menores de 100 toneladas de la aplicación de las Pragmáticas de fletes. Tal como en el capítulo dedicado al comercio marítimo se insistirá, esta medida supuso en la práctica la invalidación de dichas Pragmáticas que fomentaban el cargamento de los barcos mayores sobre los menores. La Provincia, en atención a las demandas de los constructores de grandes barcos, elevó al rey la petición de que dicha medida no afectara a Gipuzkoa y se respetara en su territorio el estricto cumplimiento de las Pragmáticas de fletes. Los “fabricadores” argumentaban que con esa medida perdían los fletes con los que sufragaban los gastos de traslado a Sevilla de las grandes embarcaciones que fabricaban para su venta allí⁹². Efectivamente, del conjunto de siete pleitos localizados en los fondos del Corregimiento relativos a la Pragmática de preferencia de carga de barcos mayores del siglo XVII, seis se refieren a grandes barcos que precisaban de cargamento para cubrir los gastos del viaje a Sevilla. Además, todos salvo uno son anteriores a 1630, pertenecen por tanto al período en el que se estaba fraguando el sistema de organización proteccionista de la construcción naval de Gipuzkoa⁹³. (Véase el cuadro nº 14 del Apéndice Estadístico).

Pero, paralelamente, otros interesados en la Carrera de Indias, reputados por la documentación de “mercaderes mareantes de la Carrera de Indias”, presumiblemente del entorno del monopolio sevillano, también emprendieron sus acciones en la Corte en contra de las pretensiones de los constructores guipuzcoanos⁹⁴. En 1612 el Agente en Corte comunicaba a la Diputación, congregada en Tolosa, que se habían formulado propuestas en contra de la ordenanza de que los constructores del cantábrico gozaran de preferencia en las visitas de los barcos⁹⁵. Las Juntas Generales reunidas ese mismo año en Mutriku ordenaron de nuevo al Agente en Corte para que insistiera en sus gestiones al objeto del logro tanto de la preferencia de visitas en Sevilla como del respeto de la exención de la contribución de la alcabala, así como de la aplicación de la Pragmática de fletes sin exceptuar a los barcos de menos de 100 toneladas⁹⁶.

enmienden los hierros que por lo passado en esto a avido y se mejore en todo la fabrica y se consigan los dos fines que se pretenden de su comodidad y grangeria y el de mi servicio...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/12).

92 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/21 (P5D17). Véase el documento nº3 del Apéndice Documental.

93 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 102 (1601); CO LCI 281 (1603); CO MCI 730 /1605); CO MCI 1165 (1619); CO LCI 661 (1626); CO ECI 1652 (1680).

94 Acerca de este conflicto de intereses véase: SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 69-73.

95 A.G.G.-G.A.O., R.16.

96 “...que al ajente de corte se le venga capitulo de ynstrucion para que acuda a contradecir la pretension de los mercaderes de Sevilla que andan en la carrera de las Yndias en rraçon del preferimiento de los navios, fabricantes y conpradores para que se mande que los dichos fabricantes sean preferidos como asta aqui y tanvien entraran en visita y de que sean libres de alcavalas los nabios de ducientas toneladas arriva y de que se guarde la premativa vieja para que las naos mayores sean preferidas en las cargaçones sin embargo de la cedula real que ay de que la dicha premativa vieja no se entienda para con los navios de cient toneladas abaxo y en quanto al preferimiento de los navios,

Al persistir los conflictos de intereses, el rey en 1613, trato de imponer de nuevo el consenso, por una parte, promulgando una nueva ordenanza de construcción, que resultó tan poco eficaz como la anterior, y reconociendo a los constructores del Cantábrico un tercio de las visitas, lo cual implicaba que la tercera parte de las flotas dirigidas a las Indias debían componerse de barcos de origen cantábrico. De todas maneras, ese mismo año los constructores se quejaban ante la Provincia de que no se respetaba dicha preferencia y de que los comerciantes de Sevilla también trataban de disfrutar de una merced similar, especialmente para sus barcos construidos en Indias⁹⁷. Ante el fracaso de esta ordenanza, en 1618 mediante Real Cédula se promulgó otra nueva⁹⁸. Pero los conflictos de intereses no concluyeron. Por una parte, ese mismo año los dueños y constructores de barcos de Gipuzkoa, quizás motivados por el inicio de la Guerra de los Treinta Años, elevaron un memorial a la Corte solicitando diversas condiciones para los barcos que fuesen embargados para la Armada. Entre otras, reclamaban la pervivencia de los empréstitos a los constructores de barcos grandes y la prorrogación del privilegio de la exención de la alcabala para los barcos que se vendiesen en Sevilla⁹⁹. Por otra, al año siguiente, en las Juntas Generales celebradas en 1619 en Ordizia, los constructores navales emprendieron acciones en la Corte presentando un memorial quejándose de que no se les respetaba el tercio de las visitas en Sevilla, ampliando el privilegio a los constructores criollos. Solicitaban, una vez más, el apoyo de la Provincia al objeto de que las gestiones en la Corte fueran favorables a sus intereses¹⁰⁰. Las Juntas

fabricadores y conpradores e visita de ellos y de que sean libres de la alcavalas, se le adbierta al dicho ajente de corte que guarde la horden e ynstruçion que le ynbiaren los fabricadores de esta provincia...” (A.G.G.-G.A.O., R.16).

97 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/28.

98 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/16.

99 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. II, doc. 78.

100 “Los fabricadores de navios que aqui firman por sy y por los demas del cuerpo de VS dizen que siendo la profession de este exerçio el mas natural y solido de toda la corona de España en esta provinçia noble y util y el medio por donde se consigue su conservaçion y el entretenimiento de sus naturales de todos estados, aumento de su caudal y de la reputaçion comun que açerca de las naçiones forasteras y extranas tiene ganada, y los efectos tan considerables que en ocassiones, jornadas y guerras navales se han conseguido, en tanta utilidad de estos reinos, fueron los mas ançianos y antiguos fabricadores favoreçidos de VS y de los señores reyes en muchos previlegios y exsençiones y particularmente en la preferencia de las visitas de la carrera de Yndias, y que haçiendo VS yqual casso de los fabricadores presentes encomendo su observancia a agentes hordinarios que a tenido en corte y a particulares que ha enbiado a ella como fueron los capitanes Martin de Justiz y Miguel Suarez de Arvera, y que el año de 613 se limito este previlegio en una ley asentada de darles tan solamente la terçia parte de las dichas visitas en concurso de los demas fabricadores de Cantabria, adjudicandose las otras dos a los mareantes de Andalucia: cuya ynteligençia y el favor que en ella y en Madrid tienen en sazón que la oposiçion de favor de VS falta: ha caussado no solo quebrantamiento de la dicha ley sino tambien agregaçion de gozar de ella los fabricadores criollos de las Indias, como si lo fueran de Cantabria, y lo que peor es escluyendo por inteligençia de los dichos mareantes a los dichos fabricadores de VS atribuyendosse por entero las dichas visitas por medios biolentos y exerçitados en una continua, anotada y porfiada fiscalia contra la mente de la Voluntad Real que con suplementos [y] patentes castadas y pagadas avilita las fabricas de ellos, y con tanto daño y sentimiento general de esta provinçia que quedan destruydos sin aprovecharles medios particulares y personales solicitadas para ellos. Y oy entre los fabricadores de San Sevastian, Tolossa, Fuenterravia, Renteria, Deva, Guetaria, Çarauz y toda la costa y otros lugares de VS tienen abenturada mas cantidad de 200.000 ducados con que quedan totalmente aniquilados y este exerçio extinguido y los medios de su continuacion y aprovechamiento comun de esta tierra asolados y el serviçio de su magestad dagnificado, lo qual si lo puede restaurar la autoridad comun de VS que siendo como esta tan acostumbrada a darla en negoçios de tan grave

designaron por comisionado a don Bernardino de Arteaga, alcalde de Ordizia, para que acudiera a la Corte a emprender las gestiones oportunas¹⁰¹.

De todas maneras, las gestiones y maniobras emprendidas por la Provincia y por los constructores navales aportaron resultados satisfactorios para la industria naval guipuzcoana. En cuanto a la cuestión de las visitas, las acciones de las distintas partes enfrentadas se fueron incrementando. Efectivamente, la Casa de Contratación de Sevilla procedió a emplear las reclamaciones de los constructores criollos en su favor, consiguiendo del Consejo de Indias, que dichos constructores fueran incluidos en el tercio de toneladas o visitas, hasta entonces disfrutado en exclusiva por los “fabricadores vascongados”. Consecuentemente, en 1621 los “*fabricadores de ella* (se refieren a Gipuzkoa) *que rresiden al presentte en la ciudad de Sevilla*” solicitaron a la Provincia que iniciara acciones para enmendar este permiso que acarrearía su ruina¹⁰². Las Juntas Generales reunidas ese año en Mutriku, tras la lectura de la petición de los constructores, decretó que se formara una comisión para que se reuniera con la de Bizkaia y procurar, en conjunto, en la Corte una solución definitiva al problema¹⁰³. Las gestiones de ambos territorios vascos debieron ser exitosas, pues en 1623 los constructores se quejaban en las Juntas Generales, congregadas en San Sebastián, de que la Casa de Contratación no respetaba su privilegio de preferencia en las visitas, enfrentamiento que ese mismo año culminó en un pleito interpuesto por la Cofradía de Mareantes de Sevilla a los constructores vascos¹⁰⁴. De todas maneras, la confirmación de sus privilegios por las

callidad y en el extremo mas notable de su estado qual le tiene este, es el ultimo y eficaz remedio, sin que para ello se alle otro ninguno ni quien raçonable materia de la conservacion del bien publico pueda dexarse de buscarle por todos caminos. Por todo lo qual piden y suplican a VS sea servida de ponderar con la consideraçion que suele negocio tan grave y en consecuencia de ello para reparo de tantos daños elegir una persona de callidad capaz e ynteligente y de las demas partes necesarias desynteressada en las fabricas presentes. Y que solo con la estimulacion del bien comun y servicio de su magestad trate de su remedio con su persona Real y los consejos que combiniere y que para ello la enbie VS a la corte y a las demas partes que ynportan con la instruccion, apuntamientos y cartas neçessarias asta que le consiga...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/28; R.18).

101 A.G.G.-G.A.O., R.18.

102 Los constructores recurrieron al empleo de argumentos exagerados acerca de los agravios que cometían los oficiales de la Casa de Contración o del escaso eco de sus demandas en la Corte: “...Tampoco en la flota que este año se apresta para Tierra Firme an dado visita a ninguna nao de fabricante de la tierra sobre que quedamos haciendo diligencias aunque con poca esperança de fruto con animo de llevarlo a Madrid de que se dara quenta a VS para que se sirva de mandar mirar por su remedio...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/28).

103 “Este dia se leyo una carta escrita a esta provincia por los fabricantes de ella que rresiden al presentte en la ciudad de Sevilla por la qual acen relacion que los veçinos de San Cristoval de la Abana de las Yndias an suplicado a su magestad en su Consejo de Yndias para que se les conceda el tercio de la fabrica de los galeones mettiendoles en la visitta para el servicio de las flotas de la Carrera de las Yndias y que el dicho Consejo de Yndias a escrito al Presidente y oidores de la Casa de la Contrattacion de la dicha ciudad de Sevilla para que ynformen sobre ello oyendo a las partes ynteressadas. Y por ser este caso de ttanta ynporttañcia por ser de ttanto perjuicio y daño en general y en partticular para estta provincia y sus fabricantes que se diese lugar a la dicha prettension piden y suplican a estta provincia se sirva de salir de defensa de ello ynviando personas a la corte de su magestad y a las demas partes necesarias...” (A.G.G.-G.A.O., R.19).

104 A.G.G.-G.A.O., R.19. / SERRANO MANGAS, F.: “Realidad, ensayos y condicionamientos...., op. cit., p. 233. Este autor en otra obra afirma: “...Los constructores vascos y cántabros se hicieron dueños de la situación imponiendo un asfixiante monopolio que arruinó la floreciente industria de la construcción de bajeles de medio y alto porte en la América hispana. Si el comercio andaluz interfirió el desenvolvimiento de los artífices cántabros hasta 1630, el

autoridades reales y la progresiva presencia de los vascos en los órganos de gestión y control de la Carrera de Indias, son claras muestras del éxito¹⁰⁵. Como más adelante se hará hincapié, es razonable considerar, a la luz de lo expuesto hasta el momento, que los intereses de los constructores navales también influyeron, a la hora de incitar a los comerciantes-inversores vascos a copar dichos órganos de administración del principal monopolio que sostenía al Imperio Español. Cuando menos el privilegio de la preferencia de visitas y de la reserva de un tercio de la flota de galeones para los constructores cantábricos constituyó, junto con otros como la exención del importe de la alcabala, uno de los principales factores que permitieron la pervivencia de la construcción naval guipuzcoana y de su especialización en la construcción de grandes buques a lo largo de todo el siglo XVII, cuyos principales artífices fueron los grandes constructores, entre quienes figuraban nombres como Francisco de Beroiz, Antonio de Luscando, el licenciado Gres, Agustín de Saldias, etc., firmantes del memorial de 1619.

En lo que se refiere a la exención del importe de la alcabala, a partir de estas fechas, sintomáticamente, remiten en la documentación las menciones acerca del incumplimiento en Sevilla de este privilegio que disfrutaban los constructores guipuzcoanos. Paralelamente, en lo sucesivo la Corona, periódicamente, continuó prorrogando la exención, otorgando, progresivamente, plazos más extensos hasta la concesión de la exención a perpetuidad: En 1619 fue prorrogado por tres años, en 1623 por otros tres¹⁰⁶, en 1630 por diez, en 1644 también por diez años¹⁰⁷ y por fin en 1653 a perpetuidad. Tras su pertinente petición por la Provincia, el rey solicitó su opinión, respecto de la conveniencia de la perpetuación de esta exención, al Superintendente Luis de Necolalde, quien ejerció este cargo desde 1647 hasta 1670. Remitió a la Corte un memorial favorable a la concesión de la merced. Afirmaba que la exención del importe de la alcabala para los barcos vendidos en Sevilla constituyó el principal factor que contribuyó a la superación de la crisis que la construcción naval experimentó durante los años 40, como en breve se comprobará¹⁰⁸. En suma, tal como el propio Superintendente admitía, la exención del pago de la alcabala por los barcos que se vendían en Sevilla constituyó una de las principales claves del sistema de organización proteccionista de la industria naval, conformado durante la primera mitad del siglo XVII.

5.2.2. Conflictos en torno a las exigencias de la Armada

La especialización de la industria naval guipuzcoana en la fabricación de barcos de gran tonelaje, aptos, algunos para la guerra y otros para su empleo en las principales navegaciones

predominio de éstos a partir de esa fecha rompió la línea ascendente de los astilleros americanos en la producción de navíos de proporciones...” (SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., p. 73).

105 Respecto al control de estas instituciones por los vascos véase: SERRANO MANGAS, F.: “Realidad, ensayos y condicionamientos...”, op. cit., pp. 229-233; GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos...*, op. cit., pp. 18-54.

106 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/17.

107 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/21.

108 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/23. Véase el documento nº15 del Apéndice Documental.

del momento, como la Carrera de Indias o las pesquerías transoceánicas, así como para su eventual servicio en la Armada, desencadenó diversos conflictos entre los interesados en la construcción naval y la institución militar. Desde fines del siglo XVI se fueron incrementando las diferencias estructurales entre los galeones específicamente destinados para las Armadas y los galeones y naos destinados a su empleo en actividades económicas como la Carrera de Indias¹⁰⁹. Pero esta diversificación de funciones no acabó con los conflictos de intereses mencionados, al contrario generó nuevos conflictos, en torno a la disposición de materias primas y mano de obra, a los embargos de los barcos civiles, etc.

5.2.2.1. Disponibilidad de materias primas

Todas las políticas navales aplicadas por la Corona a lo largo de la Edad Moderna dependían de la buena marcha de la industria naval, especialmente de la vasca. Este carácter estratégico de la actividad motivó que desde fechas muy tempranas fuese favorecida por diversos privilegios concedidos por los sucesivos reyes. Con el propósito de preservar la disposición de materias primas procedentes del extranjero como jarcias, velas, materiales para el calafateo, etc., en momentos de guerra con alguna otra potencia, los constructores obtuvieron permisos para su importación, junto con otros productos alimenticios de primera necesidad. Es el caso de los permisos otorgados por Carlos I en 1544 y en 1554 para la importación de pertrechos navales desde Francia durante las guerras que mantuvo con dicho reino¹¹⁰. En 1586 las Juntas Generales congregadas en Tolosa decidieron solicitar la autorización para la extracción de metales preciosos al extranjero como pago de las importaciones de pertrechos navales¹¹¹. Como anteriormente se ha señalado, durante la segunda mitad del siglo XVI la Corona trató de aplicar una política de fomento forestal con el mismo propósito de asegurar la disponibilidad de madera, necesaria para la fabricación de buques para la Armada. Política que desembocó en el estallido del conflicto entre los intereses navales y ferrones, entre las autoridades de la Armada que deseaban un bosque destinado a la satisfacción de las necesidades de madera de la industria naval y las autoridades municipales y provinciales que trataban de salvaguardar la disponibilidad de madera para su consumo en las ferrerías, que constituían la principal actividad productiva de Gipuzkoa. Al final se recurrió al compromiso entre ambas posturas, cuyo máximo exponente fue la progresiva sustitución, a lo largo del siglo XVII, de los jarales, únicamente destinados a la producción de carbón, por la técnica silvícola del trasmucho de árboles, que debidamente guiados, además del ramaje destinado a la elaboración de carbón, producían curvatones para la industria naval¹¹².

Felipe III desde 1601 con el nombramiento de Superintendente de don Domingo Pérez de Idiaquez reinició la política de fomento forestal, comenzada en tiempos de su predecesor. Entre las tareas encomendadas al nuevo Superintendente destacaba el de promover las

109 Véase al respecto: SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 15-20.

110 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/12 (P4D2) (1544); JD IM, 1710/15 (1554).

111 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 19/29 Abril 1586.

112 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 40-43, 158.

plantaciones de árboles¹¹³. La inexcusable necesidad de la Armada por proveerse de buques condujo a los constructores navales y a las autoridades de la Provincia a promover una política proteccionista de los recursos forestales tendente a facilitar las importaciones de materias primas y limitar la competencia externa. Así la carencia o escasez de curvatonos que la provincia padecía en las décadas iniciales del siglo XVII se suplió con su importación desde Bizkaia, donde, tal como indica Álvaro Aragón, los trasmochos eran más abundantes que en Gipuzkoa¹¹⁴. Los constructores vizcaínos en pugna con los guipuzcoanos por gozar de la preeminencia en las construcciones navales destinadas para la Armada¹¹⁵, consiguieron que el Señorío prohibiese las exportaciones de curvatonos¹¹⁶. Ante las quejas de los constructores guipuzcoanos, las Juntas Generales, reunidas en Errenteria en 1616, nombraron un comisionado para que acudiera a Bizkaia a solicitar la derogación de la prohibición, y acordaron pedir su colaboración al Superintendente de Fábricas¹¹⁷.

La importación de pertrechos desde el extranjero se fue haciendo más difícil a partir del inicio de la Guerra de los Treinta Años y sobre todo desde el final de la Tregua de los Doce

113 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/12.

114 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, p. 158.

115 Con respecto a esta pugna son muy expresivas las palabras contenidas en una carta remitida por San Sebastián a la Diputación a principios de 1618 a favor de firmar asientos de construcción con el rey: "...se leyo una cartta de la villa de San Sebastian en que dize que el señor secretario Martin de Arosttegui a los hulttimos del ano passado escrivio al proveedor Martin Arano de Valencegui por horden de su magestad que el senorio de Viscaya se animava de azer asiento con su magestad y servirle con una esquadra de ocho navios y que pareciendole que en su distritto se fabrican muchas mas cantidad de galeones como por otras causas se yciesse notoria en su juntta general para que se animasse a servir con otra esquadra de galeones y que estta provincia autorize y (ILEGIBLE) estta proposicion escriviendo a su magestad esta rraçon pues de ella no puede redundar sino muy gran blason y gloria a esta provincia..." (A.G.G.-G.A.O., R.17).

El Señorío en 1614 ofreció a la Corona la construcción de una escuadra de 8 buques (ARENILLAS SAN JOSÉ, O.: "Los servicios militares...", op. cit., p. 127).

116 Todas estas transcendentales transformaciones silvícolas y tecnológicas han sido prácticamente ignoradas por la historiografía vasca tradicional, dando pie a graves errores conceptuales e interpretativos. Un buen exponente de esta situación, que aún perdura, son las siguientes afirmaciones: "...La vertiente norte de la cordillera cantábrica disponía de abundantes recursos forestales explotados por las herrerías para obtener combustible y por la construcción de edificios y de naves. Estas dos modalidades de uso del bosque no resultaban complementarias dado que la tabla, la quilla, la roda, las cuadernas, los codastes, las vigas...para los navíos y edificios requerían troncos esbeltos y altos mientras que la demanda de carbón de madera exigía árboles trasmochados, que proporcionaran abundante ramaje. Sin embargo, no parece haber existido un conflicto serio entre estas dos formas de explotar el bosque a lo largo del siglo XVI, probablemente porque la masa forestal era mayor que tras la llegada del maíz y porque la producción siderúrgica aunque alcanzó cifras elevadas no llegó a las cotas de siglo XVIII. Además la demanda de madera por parte de los astilleros que construían buques, no muy frecuentemente por encima de las 600 toneladas, no debió de superar la capacidad de reproducción de los robledos..." (FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao...", op. cit., pp. 126-127).

117 "Que al señorío de Biscaya se escriba de parte de esta provincia dando a entender las quejas que ay por los fabricantes de naos de que en aquel señorío les hazen estanco de los corbatones sin querer permitir que los trayan a esta provincia y por ser nobedad atendiendo a la correspondençia buena que a havido entre estas dichas provincias se sirba de poner rremedio en esto y que con esta carta vaya Christobal de Sarasti vecino de la villa de San Sebastian y al capitan Agustín de Ojeda superintendente de las fabricas se le escriba suplicandole para que ayude y favorezca en este particular..." (A.G.G.-G.A.O., R.17).

Años con Holanda¹¹⁸. A pesar de que Francia no participó en la lucha hasta 1635, los ataques cometidos por algunos corsarios franceses a los barcos que transportaban víveres y pertrechos a Gipuzkoa motivaron la interrupción de las relaciones comerciales y del buen entendimiento con los vecinos labortanos, que para entonces constituían la única vía de acceso a la adquisición de los efectos navales procedentes del norte de Europa. Las gestiones emprendidas por la Provincia en la Corte dieron como resultado la promulgación en 1625 de una Real Cédula que otorgaba la libertad de acceso a los puertos guipuzcoanos a las embarcaciones, que aportaran bastimentos y pertrechos navales¹¹⁹.

Los terribles acontecimientos bélicos acaecidos entre los años 1636 y 1639, que, entre otros perjuicios, ocasionaron la interrupción de las importaciones de pertrechos que provenían vía Lapurdi, motivaron la crisis de la actividad a lo largo de toda la década de los cuarenta¹²⁰. A partir de este momento, tal como se advertía en el capítulo precedente, los inversores en actividades navales y las autoridades de la Provincia iniciaron diversas gestiones al objeto de conseguir un marco legislativo que protegiera a las distintas actividades que integraban la economía marítima de Gipuzkoa, tanto de la competencia externa, como de las abusivas exigencias de la Armada¹²¹. En lo que a la industria naval respecta, en 1643 los inversores en las pesquerías transoceánicas remitieron a la Corte un memorial proponiendo diversas medidas necesarias para el fomento de dicha actividad. Entre otras, solicitaban la autorización para importar de Francia los pertrechos o efectos navales necesarios para el apresto y construcción de los barcos, como velas, jarcias, mástiles, brea, alquitrán, etc.¹²². En enero de 1644 el concejo de San Sebastián leyó un memorial en la Diputación favorable a solicitar al rey el permiso para el restablecimiento de las relaciones con Lapurdi como único modo de

118 Serrano Mangas advierte que el mercado de los pertrechos navales estaba en manos de los holandeses, de manera que el reinicio de las hostilidades en 1621 impulsó a los interesados en la Carrera de Indias a solicitar y a obtener permisos de importación de pertrechos de Holanda y por los holandeses, tarea que a partir de la década de los 30 del siglo XVII sería monopolizada por asentistas particulares. Véase: SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 127-143.

119 A.M.F., E, 6, V, 1, 6. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 58.

120 ODRIOZOLA, L.: "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...", op. cit., p. 102.

121 Efectivamente, en lo que respecta a las construcciones destinadas a la carrera de Indias, Serrano Mangas advierte que la política de fomento de construcción de galeones aptos para el combate, emprendida por la Corona desde inicios del siglo XVII desencadenó la retracción de las inversiones privadas en la construcción de buques, a raíz de los continuos embargos a que estaban sometidas las embarcaciones para que sirvieran en la Armada. A este respecto, las consecuencias de la derrota de Las Dunas en 1639 fueron determinantes en el diseño que en adelante tendrían las embarcaciones destinadas a la Carrera, lo que a la postre incentivaría a los particulares a reanudar las inversiones en su construcción. Mientras el tamaño de los galeones, destinados al transporte de la plata se hacía cada vez mayor, se reducían las dimensiones y se alteraban las proporciones de los mercantes a fin de eludir los embargos. Menciona que "...Por fin prevalecían claramente los intereses comerciales sobre buen armamento de los galeones de plata, tendencia que fue en aumento desde 1600 y que quebró el conflicto con Holanda, haciendo que los navíos se proyectaran pensando más en la guerra. Después de 1640 las directrices mantenidas por el Estado se relajan y, como los propios contemporáneos reconocían, las fábricas de 1640 en adelante tenían más en común con las anteriores a 1611 que con las de 1620-1640..." (SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 40-43, 50-52, 77-78).

122 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

disponer de los pertrechos necesarios para el apresto de los pesqueros¹²³.

A pesar de la existencia de algunas posturas contrarias a la propuesta de San Sebastián la mayoría de los congregados en las Juntas Generales de Hernani de 1644 acordaron enviar a la Corte un memorial exponiendo las ventajas que acarrearía, especialmente a la industria naval, la firma de un acuerdo con Lapurdi. La Junta Particular celebrada en julio de 1644 en Bidania acordó por unanimidad la petición del permiso para que los barcos labortanos, provistos de pasaportes del Capitán General de Gipuzkoa, pudiesen aportar libremente a los puertos de la provincia pertrechos navales y bastimentos. Evidentemente, con la excusa, entre otras, del aprovisionamiento de los materiales necesarios para la continuidad de la construcción naval, indispensable para la Corona, los inversores navales y autoridades de la Provincia proponían un acuerdo que posibilitara el comercio entre ambos territorios¹²⁴. La gestión fue exitosa pues en noviembre de 1644 el Agente en Corte informaba a las Juntas Generales de Deba de la autorización del libre comercio con Lapurdi otorgada por el rey¹²⁵, confirmado mediante Real Cédula al año siguiente¹²⁶.

De todas maneras la persistencia de la guerra entre Francia y España más allá de los Tratados de Westfalia firmados en 1648, hizo necesaria la adopción de medidas legales de mayor calado para conseguir la perduración de los intercambios comerciales entre Bizkaia, Gipuzkoa y Lapurdi, hasta entonces autorizados únicamente por el rey de España unilateralmente. En suma, se precisaba de su confirmación por el monarca francés, tarea que se antojó mucho más ardua. Ante la dilación de las gestiones de los labortanos, las Juntas Generales de Deba, reunidas en noviembre de 1653, a propuesta de San Sebastián, concedieron a los labortanos un plazo de dos meses para conseguir la aprobación real del acuerdo, amenazándoles con la interrupción de las buenas relaciones¹²⁷. Por fin, a finales de 1653 Luis XIV dio el visto bueno al acuerdo entre los labortanos y los vascos peninsulares y se firmó el Tratado de Conversa o Buena Correspondencia. Este tratado constituyó uno de los pilares del sistema de organización de las actividades marítimas de Gipuzkoa, que permitió la pervivencia de actividades como la construcción naval, que merced al tratado podía surtirse de las materias primas procedentes del norte de Europa a pesar de las guerras encendidas entre Francia y España¹²⁸. Efectivamente, el tratado de 1653 fue ratificado en posteriores

123 Pretendía solicitar al rey "...permisso de comunicacion con la provincia de Labort y que los navios que de alli navegassen a Terranova y al Flote con vacallao y grassa, arboles, jarçia y pacaje puedan benir a los puertos de VSª..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45).

124 A.G.G.-G.A.O., R.26. Véase el documento nº12 del Apéndice Documental.

125 "...su magestad se sirve de permitir que la provincia pueda tener comunicacion y comercio con la de la Bort, en Francia, y sus havitadores y que ellos puedan benir con sus navios, y en ellos pescado bacallao, grassa y qualesquier genero de pertrechos de navios y fabrica de ellos, de Terranova y otras partes en derechura para los puertos de esta provincia y bender en ellos las dichas cossas libremente..." (A.G.G.-G.A.O., R.26).

126 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74.

127 A.G.G.-G.A.O., R.27.

128 Este tratado resultaba vital incluso para el transporte de madera hacia los astilleros guipuzcoanos desde los más cercanos valles pirenaicos de Navarra. Efectivamente, hay noticias de que en ocasiones se realizaban estos transportes

ocasiones en que se enfrentaron ambas Coronas, como en 1667-1668¹²⁹, 1675 y 1695¹³⁰. A este respecto, es muy significativo el cambio experimentado por la coyuntura cuantitativa de la industria naval, que, tal como indica Odriozola, conoció a partir del inicio de la década de los 50 una nueva fase de expansión hasta finales de los años 70 del siglo XVII¹³¹.

Al tiempo que se fomentaban las relaciones comerciales, entre otros, para asegurar la provisión de los efectos navales necesarios para la construcción y el apresto de los barcos de la provincia, los interesados en la construcción naval demandaron la adopción de medidas para contrarrestar la competencia ejercida por otros fabricantes foráneos, tanto de embarcaciones como de pertrechos ya existentes en Gipuzkoa. Hay que tener en cuenta que Gipuzkoa contaba con una importante industria de elaboración de pertrechos navales, sobre todo de madera -curvatonos, remos, tablonería, tonelería, etc.- y de hierro -ancorería, clavetería, herrajería, etc.-. Como muestra de la pujanza de estas actividades, a principios del siglo XVII la Corona portuguesa disponía en Gipuzkoa de un responsable encargado de la adquisición y envío de toda la clavazón y anclas que se precisaban para el aprestado de las flotas de galeones de la “*carrera de la Yndia Oriental*”; cargo ejercido a la sazón por el comerciante portugués Juan Méndez¹³².

Así, en las Juntas Generales de 1629, celebradas en Hernani, los constructores de chalupas y pinazas, vecinos de la misma localidad, reclamaron la prohibición de la importación desde Francia de estas embarcaciones de pequeña envergadura, que se introducían a modo de pertrechos navales, necesarios para el apresto de los grandes buques. La Junta decretó que se cumpliera la ordenanza que trataba al respecto¹³³. La referida ordenanza era la ley séptima del

a través de Lapurdi hasta el puerto de San Juan de Luz, desde donde se embarcaban para Gipuzkoa. Este hecho constituye un dato de primerísimo orden que reafirma el respeto de los contenidos de estos tratados por la poderosa y soberbia monarquía de Luis XIV, incluso en una materia tan delicada y estratégica como el transporte de madera con destino a la construcción de barcos. Efectivamente, en los registros de la rentería de Hondarribia del año 1655 consta que Juan de Iturriria, vecino de Errazu, localidad altonavarra enclavada en el valle de Baztán en el límite mismo con Lapurdi y la Baja Navarra, estableció un contrato con el capitán Juan de Cigarroa, de Hondarribia para “...conduzirle labrados y en forma asta en cantidad de seys mil codos de tavla de doze, diez y ocho en codo y ademas de ello çinco millares // (fol. 41 r.) de dueleria de varricas, y para portearlos por Franzia tubo permiso del señor virrey de Navarra respecto que asi la dicha tavlazon para navios como dicha dueleria havia de labrar, cortar y hecha poner en el termino llamado Arranos, que es un monte de este nombre en el terminado de la dicha valle de Baztan, por estar aquel arrimado a las mojoneras de Françia y ser el carrito mas breve y menos costoso el traerlos por aquel reyno a San Juan de Luz y dende en dos pinazas de la dicha San Juan de Luz a traydo a este puerto...” (A.M.F., C, 5, II, 6, 2).

129 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

130 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/61.

131 ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit., p. 102; Idem: *Construcción naval en el País Vasco...*, op. cit., pp. 160-163.

132 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24.

133 “Este día se leyo en la dicha junta una peticion de Domingo de Sagarra vecino de esta villa por si y por los demas maestros fabricantes de chalupas de ella en que pide se ponga remedio en que no se traigan chalupas y pinazas de Francia para vender en esta provincia = Y conferido sobre ello la junta decreto y mando que se guarde la hordenanza de esta provincia que trata de lo susodicho...” (A.G.G.-G.A.O., R.21).

título 19 de la recopilación foral de 1583, que contenía una Real Cédula, otorgada en 1553, prohibiendo la fabricación de embarcaciones por extranjeros o para su venta en el extranjero, aunque no quedaba claro si contemplaba el caso de la importación de embarcaciones. El objetivo de este fuero era el de evitar el esquilmo de los montes por medio de la masiva construcción de barcos destinados a su venta en el extranjero, aunque por otra parte también era cierto que prohibía la construcción de barcos por extranjeros, caso de las chalupas importadas de Francia. En suma, las autoridades de la Provincia y los constructores de grandes barcos no pusieron demasiado empeño en atender estas demandas de los constructores de pequeñas embarcaciones que, desde el punto de vista de los primeros, constituía una actividad de escaso interés que, además, repercutía en un aumento de la competencia sobre la disponibilidad de los recursos madereros¹³⁴.

En cambio las Juntas Generales reunidas en Elgoibar en 1682 acordaron solicitar al rey la prohibición de las importaciones de clavos y cabillas desde Navarra. Al parecer, muchos constructores usaban clavazón navarra, más barata que la elaborada en Gipuzkoa, pero según los junteros de peor calidad¹³⁵. En este caso la Provincia procedió a adoptar medidas más efectivas, ya que lo que estaba en juego era la subsistencia de la demanda de uno de los principales clientes de la industria de manufacturados de hierro de Gipuzkoa, cuya pérdida sería irreparable en una coyuntura muy delicada para dicha industria, en que estaba siendo postergada por la competencia de las manufacturas férricas provenientes del extranjero¹³⁶.

Resumiendo para mediados del siglo XVII los interesados, tanto en la industria naval como en la del hierro, consiguieron, por una parte asegurar su disponibilidad de las diversas materias primas necesarias en sus actividades, especialmente la madera, y por otra proteger sus producciones de la competencia externa. Todo ello merced a las gestiones que emprendieron en el seno de las instituciones de la Provincia a fin de que promovieran la aplicación de diversas medidas legislativas acordes a sus intereses. Medidas, que contribuyeron a la conformación de un sistema de organización de la actividad de cuño proteccionista, que permitió la pervivencia en primer lugar de la industria naval y en segundo lugar de las restantes actividades marítimas que precisaban de embarcaciones para su funcionamiento.

5.2.2.2. Disponibilidad de mano de obra especializada

Los interesados en la construcción naval también promovieron la aplicación de una política proteccionista para asegurar la disposición de la altamente cualificada mano de obra que existía en Gipuzkoa. Debido a su alta cualificación, progresivamente, desde mediados del

134 Recuérdense las quejas proferidas por Orio en las Juntas Generales celebradas en 1584 en Zumaia acerca del esquilmo que se producía en los montes a consecuencia de la excesiva fabricación de chalupas y pinazas (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 14/25 Abril 1584. / MN, Col. Vargas Ponce, T.III, doc.10).

135 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,2.

136 Véase: ALBERDI LONBIDE, X.: "Proyecto de compañía de comercialización del hierro a principios del siglo XVIII", en: *HISTORIA de Oñati: siglos XIV-XIX*. Oñati: Oñatiko Udala, 1999.

siglo XVI fue aumentando la demanda de sus servicios, lo que repercutía en su encarecimiento. Así, en las Juntas Generales de Bergara de 1567, Andrés de Alzola y Pedro Ochoa de Uribe, dos destacados inversores en construcción naval, solicitaron que se prohibiera el acceso de los maestros y oficiales constructores a San Juan de Luz, pues dicha práctica originaba el encarecimiento de sus salarios. La Junta decretó una ordenanza prohibiendo acudir a fabricar naves a Francia¹³⁷. A pesar de todo no se extinguió esta práctica pues en las Juntas Generales celebradas en 1584 en Hondarribia, la villa de Getaria insistió en su prohibición. La Junta en un principio no atendió esta petición centrándose en otras cuestiones que la villa había propuesto. El origen de la petición de Getaria parece que fue el crecimiento que estaban experimentando las soldadas de los empleados en las construcciones, pues en las mismas juntas presentó otra propuesta para que se tasaran los salarios de los “trabajadores en sus oficios mecánicos”¹³⁸. Al año siguiente, en 1585, las Juntas Generales congregadas en Mutriku, por fin decretaron la prohibición de que los maestros y oficiales constructores acudiesen a trabajar a los dominios del rey de Francia¹³⁹.

La emigración de la diestra mano de obra guipuzcoana a otros destinos fuera de la provincia, además de provocar su carestía, constituía una fuga de trabajadores técnicos, pues obviamente eran los de mayor cualificación los más demandados en el exterior, en beneficio del desarrollo de la industria naval de territorios vecinos como Bizkaia y Lapurdi, que ejercían una competencia directa a la de Gipuzkoa. Así en verano de 1618 habiendo ordenado el rey que Esteban de Arrillaga, alias “Belcha”, acudiera a Bizkaia a trabajar en la fabricación de unos galeones para la Armada, la Diputación de Gipuzkoa, reunida en Tolosa, acordó solicitar al rey que dicho constructor fuese relevado de ese destino ya que lo contrario suponía un perjuicio para la industria naval guipuzcoana¹⁴⁰. Pero las repercusiones negativas también se extendieron a los propios maestros y oficiales constructores, pues para suplir su escasez y carestía los inversores en construcción naval comenzaron a contratar mano de obra procedente del “extranjero”, presumiblemente de Lapurdi. Así las Juntas Generales, celebradas ese mismo año de 1618 en Azpeitia, a petición de los maestros y oficiales carpinteros y calafates del puerto de Pasaia decretaron que fuesen preferidos a los extranjeros en las construcciones que se efectuasen en Gipuzkoa¹⁴¹.

Con el inicio de la Guerra de los Treinta Años, precisando la Armada de los servicios de la marinería y de la maestranza de carpintería de Gipuzkoa, por Real Cédula de 1625 se ordenó

137 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Vergara 12/22 Abril 1567.

138 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 14/24 Noviembre 1584.

139 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico 14/24 Noviembre 1585.

140 A.G.G.-G.A.O., R.18.

141 “Este día a proposicion de los maestros y oficiales de las (ILEGIBLE) de calafetteria y carpintteria de navios naturales de los lugares de los Passajes y de Leço y Rrenteria la junta acordo que las justicias hordinarias de esta provincia cada uno en su jurisdiccion agan que los naturales sean preferidos a los estranxeros en el aprovechamiento de esos oficios y pongan en ello el rremedio que conbenga...” (A.G.G.-G.A.O., R.18).

la introducción de la Matrícula, en la que además de los marineros debían figurar “...*los que son calafates, carpinteros y toneleros...*”. La Provincia se opuso desde el principio a la ejecución de esta medida, cuyo máximo objetivo, tal como se expresaba en la Real Cédula de 1626, que otorgaba el cargo de Superintendente para la ejecución de la Matrícula a Martín de Aroztegui, era evitar que la marinería y los carpinteros navegasen en barcos extranjeros. Pero al mismo tiempo suponía una disminución de la capacidad de control y de disposición que sobre los carpinteros detentaban los inversores navales y las autoridades de la Provincia. Así en 1626 la Provincia elevó a la Corte un memorial oponiéndose a la aplicación de la Matrícula, argumentando, entre otras, que redundaría en la disminución de la construcción naval, vital para la Armada. Los argumentos de la Provincia surtieron el efecto deseado pues se interrumpieron los intentos de introducción de la Matrícula en Gipuzkoa¹⁴².

Consecuentemente continuaron persistiendo la emigración de carpinteros y los problemas derivados de esa práctica. Así en las Juntas Generales congregadas en Hernani en 1629, el general Tomás de Larrazpuru, miembro del Consejo de Guerra, comunicaba acerca del malestar que se había generado en la Corte por la emigración de carpinteros y calafates guipuzcoanos a Francia, insistiendo seguidamente en la necesidad de adoptar medidas. La Junta emitió un decreto imponiendo severas penas a quienes incumpliesen la prohibición, aunque excusaba a los carpinteros que se habían ausentado a Francia afirmando que era debido al carácter temporal de la construcción naval, de manera que se marcharon a consecuencia de no haber ningún barco en construcción en Gipuzkoa en aquellos momentos¹⁴³.

Efectivamente, el carácter coyuntural de la industria naval -no existían factorías fijas dedicadas a la construcción, sino que se procedía a la contratación de los materiales y de la mano de obra para la construcción de una o varias embarcaciones concretas- motivaba la dedicación de los carpinteros a otros oficios. Como se analizará en el capítulo dedicado al estudio de las empresas marítimas, la documentación ofrece diversos testimonios al respecto, valgan de ejemplo los siguientes dos casos. En un pleito sustanciado en 1605 en el Corregimiento acerca de las demoras que estaba sufriendo la construcción de una nao, Domingo de Arriola, afamado constructor de Aginaga, achacaba los retrasos, entre otras, a que “...*agora me a abisado VM en mal tiempo porque los trigos hemos de segar esta semana y la hierba lo mesmo...*”¹⁴⁴. En 1672 los hermanos Juanes Iturrondo el Mayor, Antonio y Juanes el Menor, oficiales carpinteros empleados en la construcción de barcos en Usurbil

142 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17).

143 “...sin embargo que por leyes de estos reynos ni vandos ni hordenes reales no se proive la comunicacion con Francia y que sin reparar ni entender que fuese deservicio de su magestad algunos oficiales sençillamente por no aber // (fol. 22 v.) fabricas reales ni otras ocupaciones al presente en esta provincia avian ydo al dicho reyno de Françia, hordenó luego que lo entendio que todos los dichos oficiales bolbiesen so graves penas a sus cassas como en efecto bolbieron. Agora hordena y manda que de aqui adelante ningun carpintero ni galafate de esta prvincia salga de ella al reyno de Françia ni otros estraños a trabajar en su ministerio por pena de perdimiento de la mitad de sus vienes aplicados para gastos de guerra y de diez años de servicio sin sueldo en las reales armadas...” (A.G.G.-G.A.O., R.21).

144 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 179.

arrendaron la pesquería de la playa de Zarautz¹⁴⁵.

De todas maneras la principal actividad alternativa en la que, obviamente, se empleaban los carpinteros era la navegación, enrolados como carpinteros y calafates de las embarcaciones, especialmente de los pesqueros que acudían a las pesquerías transoceánicas. En el capítulo dedicado al estudio de esa actividad se observaba que merced a las especiales relaciones mantenidas con la provincia de Lapurdi y los Tratados de Conversa firmados, los marineros de ambos lados de la frontera del Bidasoa se embarcaban en los pesqueros respectivos. También se han mencionado ejemplos como el de Cosme de Gorriaran, carpintero mayor, junto con sus ayudantes Nicolás de Lanchove, José de Berazadi y Francisco de Narvasta, todos vecinos de Zarautz, enrolados en 1728 en el ballenero *San León*, de San Juan de Luz¹⁴⁶. De modo que, a pesar de las prohibiciones impuestas por las autoridades, los carpinteros de ambos lados de la frontera continuaron trabajando fuera de su territorio de vecindad, de manera que los conflictos persistieron hasta finales del siglo XVII.

El fenómeno de la emigración temporal a Lapurdi puede incluso que se incrementara durante las dos décadas finales del siglo coincidiendo con el estancamiento productivo que, según Odriozola, acaeció desde 1680 hasta el final de la Guerra de Sucesión española¹⁴⁷. Las dificultades del sector, agravadas por la carestía de la mano de obra, debieron fomentar la contratación de carpinteros labortanos en sustitución de los guipuzcoanos. Esta situación condujo a que en 1684, las Juntas Generales celebradas en Errenteria, a petición de Juan Martínez de Iriberry, maestro constructor, decretaran la preferencia de empleo de los carpinteros guipuzcoanos sobre los labortanos¹⁴⁸. Otro síntoma de las dificultades constituyen las acciones emprendidas por algunos gremios relacionados con la carpintería, como es el caso de los toneleros, quienes, como en el precedente capítulo se afirmaba, en 1681 alcanzaron un acuerdo con los dueños y armadores de los balleneros para regular sus soldadas¹⁴⁹.

Efectivamente, los más afectados por las dificultades para acceder a unas dignas condiciones laborales y salariales fueron, tanto los grupos de empleados menos cualificados como los oficios relacionados con el transporte y abastecimiento de suministros para la fabricación de barcos. Mientras los servicios de los carpinteros de ribera cualificados se encarecían, las tareas colaterales que se desarrollaban en los astilleros, relacionados con el abastecimiento de pertrechos navales, transporte de materiales y todo tipo de peonajes, frecuentemente eran mal remunerados. Por ejemplo, en el puerto de San Sebastián para los trabajos de calafateo, carga

145 A.G.G.-G.A.O., CO CRI 64,21.

146 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 2223.

147 ODRIOZOLA, L.: "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...", op. cit., p. 103.

148 "...Haviendo numero suficiente de oficiales de este arte en esta dicha provincia acostumbraban servirse los dueños y armadores de navios, de franceses en perjuicio de los naturales siendo asi que no eran mas primorosos aquellos en el oficio de carpintero preferiendolos a los naturales..." (A.G.G.-G.A.O., R.34).

149 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 90.

de lastre y otras tareas relacionadas con el apresto de las embarcaciones, se recurría al empleo de mano de obra barata, integrada por jornaleros agrícolas, denominados podavines o podaguines¹⁵⁰. Su concejo, además, no dudaba en imponer prohibiciones y nuevos impuestos que limitaban la prosperidad de estos oficios considerados secundarios. Así en 1620 los cordeleros de la villa demandaron al concejo ante el tribunal del Corregimiento a favor de la retirada de un decreto que prohibía el almacenamiento dentro del espacio murado de la villa de materiales como cáñamo, lino, estopa, brea, alquitrán y resinas, indispensables para el desarrollo de su oficio¹⁵¹. Aunque la intencionalidad del decreto era la de aplicar medidas contra incendios, no es menos cierto que constituía un gran perjuicio para el desarrollo del oficio de la cordelería.

Pero eran los trabajadores menos cualificados los más perjudicados por la escasa consideración que sus empleos merecían a las autoridades y a los constructores que les contrataban. La mayoría de los conflictos se producían en torno al importe de los salarios a los empleados en el transporte, tanto de las materias primas como de los barcos construidos en los astilleros. Por una parte, eran frecuentes los conflictos generados en torno al traslado y ataje de barcos recién construidos y botados. Así en 1582 Martina de Berrobi, dueña de dos gabarras, vecina de Errenteria, demandó a Juan López de Durango el importe del alquiler de las dos gabarras, empleadas en el ataje hasta Pasaia de una nao que el demandado construyó en el astillero de Errenteria. La demanda se originó debido a que el demandado pretendía pagar únicamente lo correspondiente al alquiler de las embarcaciones sin incluir las soldadas de los dos gabarreros¹⁵². En 1602 eran los marineros de Zumaia, que habían trasladado la nao *Nuestra Señora de Aranzazu* para su venta en Sevilla, quienes reclamaban sus soldadas a los constructores Antonio de Zuazola, de Azkoitia, y Juan de Arriola, maestro constructor de Zumaia. Los propietarios del barco no les pagaron lo prometido debido a que con el escaso flete que consiguieron transportar no cubrieron los gastos de traslado y estancia en Sevilla de la nao¹⁵³. En 1668 el concejo de Orio se quejaba ante la Provincia por los nuevos impuestos que San Sebastián había comenzado a cobrar a las chalupas y pinazas que acudían a Errenteria a cargar herrajes destinados a los barcos que se construían en el Oria¹⁵⁴.

5.2.2.3. Construcciones para la Armada

Con objeto de disponer de unidades aptas para el combate, a partir de la segunda mitad del siglo XVI la Corona comenzó a construir barcos específicamente destinados para la Armada. El sistema empleado para proveerse de los barcos necesarios fue el de los asientos o contratos, firmados por los oficiales de la Armada con particulares para que procedieran a su construcción. Como antes se mencionaba, fue Cristóbal de Barros quien inició esta política

150 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 2447.

151 A.G.G.-G.A.O., COMCI 1230.

152 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 497.

153 A.G.G.-G.A.O., COMCI 594.

154 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/25.

hacia 1569. Uno de los principales escollos con el que se toparon los asentistas de la Armada fue el de la disposición de las materias primas necesarias para la construcción, especialmente de la madera. Los asentistas, poseedores de importantes recursos financieros y revestidos de la autoridad real que dimanaba del hecho de servir al monarca, frecuentemente pretendían el disfrute de cierta preferencia a la hora de disponer de las materias primas. Las autoridades municipales y provinciales y los interesados en la construcción naval temían que los asientos desembocasen en monopolios o exclusivas de explotación de madera, en perjuicio de las restantes actividades interesadas en su disposición.

En 1590, ante la noticia de que algunos particulares trataban de firmar asientos con el rey para la fabricación de barcos y ante el temor de que se les dotara de autoridad para disponer de cualquier monte y madera, el concejo de Mutriku reclamaba a la Diputación, congregada en Azpeitia, que se iniciaran acciones para impedir que se firmaran asientos que afectaran a Gipuzkoa. Añadía que dichos asientos provocarían perjuicios a la construcción naval, al sustraer la madera necesaria para las construcciones particulares que se hacían en abundancia sin necesidad de asiento alguno¹⁵⁵. La Diputación decidió no iniciar las gestiones propuestas con la excusa de desconocer a ciencia cierta si se habían firmado o no los asientos. De todas maneras en las Juntas Generales que a los pocos días se celebraron en Segura se ordenó al Agente en Corte que iniciara acciones a favor de la derogación de los posibles asientos que afectaran a Gipuzkoa¹⁵⁶. A consecuencia de que el Agente en Corte no informaba acerca de las gestiones emprendidas al respecto, en las siguientes Juntas Generales reunidas en Azpeitia en 1591, Mutriku volvió a insistir en su petición de que no se permitiera la imposición de obligación alguna de proveer de materiales a los asentistas¹⁵⁷. La Junta volvió de nuevo a

155 “...se reçivió una carta del conçejo de la villa de Motrico escripta a la dicha Provinçia, de data de siete del presente, por la qual dize que a su notiçia a benido que personas particulares andan tomando asiento con el rei nuestro señor, o que los an tomado, de fabricar naves, y pretenden a mucha ynstançia sacar comisiõ para ello y para tomar los materiales que les diere gusto donde quiera que los allaren. Y si en Guipúzcoa biniesen a tomarlos, como es presumir que lo arán, recreçeria notable dano porque çesaria su trato y aprovechamiento común que es en naves y por mar, y si los materiales que ai en ella los biniesen a tomar quedaría esta Probinçia con poco aparejo para fábricas de naves. Quánto más que Su Magestad se sirbe de ordinario de las que ai en esta Probinçia y se servirá de las que adelante huviere. Por lo qual piden que este negoçio se tome // (fol. 41 r.) con el calor que requiere, y se mande acudir al remedio a Su Magestad y azer la diligenciã que conbenga, de forma que no se entienda que ningunas d’estas comissions se entienda ni yncluya a esta Provinçia, pues en otras partes fuera d’ella, donde no arán tanta falta respeto de no se fabricar allí, se allarán materiales. Y si los asientos estuvieren concluidos, como se cree que lo están, que mande que para con esta Probinçia no se entienda ninguno de los tomados ni los que adelante se tomaren, pues los particulares d’ella a su propia costa fabrican muchas naves y se sirbe Su Magestad d’ellas en todas las ocasiones que se ofrezan. Y para que esto se conçeda se aga relaciõ que los particulares d’esta Provinçia ban juntando en la costa muchos materiales para fábrica de naves, y que algunas están fabricando y otras puestas las quillas, como ello es verdad...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 26 Agosto/13 Noviembre 1590).

156 “Este día la Junta mandó poner capítulo de ynstrucción a su Agente de Corte que en caso que sintiere aver avido y tomado conçierto y asiento con Su Magestad por algunas personas particulares para la fábrica de naos y aver sacado para el dicho efeto alguna çédula para tomar el maderamiento nesçesario donde quiera que lo allaren, que con orden de los letrados salariados contradiga la dicha çédula, y que pida que esto no se entienda para con esta Provincia, pues que en ella misma con sus naturales se entienden en fabricar navíos para donde conbiene y es nesçesario el maderamiento que en ella se alla...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Segura 14/24 Noviembre 1590).

157 “...teniendo consideraçión al continuo servicio que esta Provincia le aze en toda suerte de nabes mayores o menores, fabricando los particulares y naturales d’ella y se sirbe en las ocasiones y bezes que los an menester, no

transmitir esta orden al Agente en Corte.

Para verano de 1591 se hizo evidente que algunos “particulares” habían sellado asientos con el rey con la autorización de “...*que puedan tomar los montazgos do quier que los allaren...*”. Pero conscientes quizás en la Corte que estos asientos contarían con la oposición de la Provincia, su gestión se hizo de forma subrepticia, pues el Agente en Corte informaba a la Diputación, reunida en Tolosa, que tras indagar en los Consejos de Guerra y de Indias averiguó que dichos asientos no se habían gestionado por aquellos cauces. Solicitaba en consecuencia “...*se le mande embiar luz dónde se allará esta cédula porque sin entender en qué Tribunal se ha despachado no se podrá hazer diligencia*”¹⁵⁸. Efectivamente, fue el capitán Agustín de Ojeda, vecino de Hondarribia, quien comenzó a partir de 1593 a construir diversos galeones en Errenteria, merced a un asiento firmado con la Corona¹⁵⁹.

Los acontecimientos acaecidos en torno al asiento firmado por el capitán Agustín de Ojeda son muy ilustrativos de las actitudes que los asentistas mostraban y del temor mostrado hacia ellos por las autoridades municipales y provinciales. La villa de Errenteria, con motivo de las talas excesivas cometidas por Ojeda en sus montes, emprendió todo tipo de estorbos en su contra, que culminaron en enfrentamientos violentos con el resultado de algunos muertos. En las Juntas Generales reunidas en Hernani en 1596, ambas partes, el asentista y el concejo de Errenteria, reclamaron el apoyo de la Junta en contra de los recíprocos abusos cometidos. La Junta, significativamente, otorgó su apoyo a la villa, consciente de que lo contrario supondría dar preeminencia a los intereses de la Armada sobre los propugnados por los concejos de las villas guipuzcoanas, que eran las integrantes de las Juntas Generales¹⁶⁰.

De todas maneras, en vista de las ventajas económicas y políticas que de los asientos podían sobrevenir, tanto a los sectores acaudalados como a las autoridades de la Provincia, comenzó a variar su actitud acerca de su aceptación. Así en las Juntas Generales celebradas en Errenteria en 1598, el general Antonio de Urquiola, Superintendente de Plantíos y Fábricas de navíos, que estaba construyendo algunos galeones para el rey en Lezo, localidad ubicada en el puerto de Pasaia, solicitó la ayuda de la Junta para el restablecimiento de la provisión de madera y del trigo necesario para los empleados del astillero, que se había interrumpido por la peste que afectó a Pasaia. La Provincia actuó al instante granjeándose el agradecimiento del general¹⁶¹.

permitiese fuese apremiado ningún natural de la dicha Provincia a dar a los que pretendían hazer los dichos asientos ningunos montes ni materiales, leyña ni en montazgo, por aberlos menester esta Provincia para conserbar su fábrica y trato hordinario y servicio de Su Magestad...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 27 Abril/11 Mayo 1591).

158 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 8 Junio/22 Agosto 1591.

159 Entre 1593-1597 construyó en los astilleros de Errenteria un total de 29 galeones para la Armada, labor que le fue recompensado en 1616 con el cargo de la Superintendencia de Plantíos y Fábricas de navíos. Odrizola afirma que el nombramiento es de 1617, pero en la documentación consta que ejercía el cargo un año antes (ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit., pp. 111-112. / AGG-GAO, R.17).

160 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 1,30.

161 A.G.G.-G.A.O., R.11.

En los años iniciales del siglo XVII, coincidiendo con la coyuntura pacífica reinante en Europa, se intentó, como antes se insistía, la aplicación de una política de reglamentación y fortalecimiento de la Armada, para surtir de una flota adecuada para las intervenciones armadas que se esperaban en un futuro cercano. La Corona firmó al efecto asientos con diversos asentistas, especialmente vizcaínos¹⁶². El señorío de Bizkaia fue mucho más lejos y emulando a los particulares, en 1617 selló un acuerdo con la Corona para construir una escuadra que sirviera en la Armada. El día cinco de enero de 1618 el concejo de San Sebastián se apresuró a comunicar el acontecimiento a la Diputación, congregada en Azpeitia, añadiendo que convendría que Gipuzkoa ofreciera la construcción de otra escuadra similar “...*pues de ella no puede redundar sino muy gran blason y gloria a estta provincia...*”. La Diputación aceptó la propuesta y acordó preguntar a los municipios si alguno se animaba a adherirse a lo contenido en la propuesta¹⁶³.

Pero no era sólo la reputación de la Provincia lo que estaba en juego. La oferta de la Provincia contenía diversas contrapartidas favorables a los intereses, así de sus autoridades como de los particulares. Efectivamente, esta misma Diputación de Azpeitia, que ofrecía una escuadra al rey, fue la que gestionó otras concesiones vitales para la economía marítima guipuzcoana, anteriormente estudiadas, como la Real Cédula que otorgaba la preferencia de venta a las grasas aportadas por los naturales, o el acuerdo de solicitar al rey que los carpinteros guipuzcoanos no fuesen destinados a las fábricas de Bizkaia¹⁶⁴. Es decir, a modo de contrapartida se proponían y obtenían algunas medidas favorables al desarrollo de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa. Pero las pretensiones de las autoridades y de los inversores iban más lejos. Efectivamente, la Provincia aceptó las mismas condiciones del acuerdo alcanzado entre el Señorío y el rey, que contenían diversas medidas contra el proceder de las autoridades reales, especialmente de la Armada, que habían supuesto un serio perjuicio para el desarrollo de las actividades marítimas de los territorios vascos.

Las continuas levas y los abusivos embargos cometidos durante las dos últimas décadas del siglo XVI, evidenciaron la necesidad de aplicar remedios contra estos abusos cometidos por las autoridades de la Armada. Durante el pacífico reinado de Felipe III a medida que la Corona emprendía una política de fortalecimiento de la Armada para afrontar, al menos, el enfrentamiento, que de nuevo estallaría con la espiración de la Tregua de los Doce Años con Holanda, también los inversores navales y las autoridades de la Provincia se decidieron a procurar otras medidas, tendentes precisamente a minimizar el intervencionismo excesivo de la Armada en la gestión y disposición de los recursos marítimos, humanos y materiales, de Gipuzkoa. En suma, se proponían varias medidas para que la gestión de las levas de marinería fuese controlada por las autoridades de la Provincia: Todo el escalafón de mando de la escuadra sería designada por el rey a partir de los candidatos propuestos por la Provincia, serían los capitanes de mar y guerra de los barcos los encargados de gestionar las levas de

162 PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones...*, op. cit.

163 A.G.G.-G.A.O., R.17.

164 A.G.G.-G.A.O., R.18.

marineros, el general de la escuadra tendría jurisdicción civil y criminal sobre sus integrantes, ningún otro oficial ni cargo de la Armada, incluido su Capitán General, podría relevar marineros de esta escuadra para otros destinos sin la voluntad de su general y de los dueños y capitanes de sus barcos.

Además se incluían otras condiciones favorables a los intereses de los inversores en su construcción. Por una parte, se les concedía el disfrute de los beneficios provenientes de las presas cometidas, como si de barcos corsarios particulares se tratara, ya que se repartirían, una vez satisfechos los derechos reales, entre los interesados y la tripulación del barco apresor. Por otra, se incluían varias cláusulas muy deseadas por los constructores navales como el permiso para extraer dinero al extranjero, destinado a la adquisición de pertrechos navales, como mástiles, jarcias, etc., o la preferencia de visitas en la Carrera de Indias de los barcos de la escuadra una vez agotado el plazo del asiento. Prácticamente, se proyectaba la creación de una escuadra, por supuesto integrada en la Armada Real, destinada a la defensa de los intereses particulares de la economía marítima de Gipuzkoa. Efectivamente, otra de las condiciones contemplaba que, tras sus campañas, la escuadra debía invernar en Gipuzkoa, con lo que se conseguía que no se sustrajese del control de la Provincia, además de disponer de una persuasiva fuerza militar permanente para evitar cualquier golpe de mano enemigo contra los intereses navales de los guipuzcoanos¹⁶⁵.

La Diputación, con el propósito de que los particulares se animaran a construir los barcos de la escuadra ofrecida, además de las ventajas contenidas en las mencionadas condiciones, les prometió que obtendría la autorización real para que las capitanías de mar y guerra de los barcos, es decir su gobierno, correspondiera a los constructores. Con esta promesa varios constructores se ofrecieron a fabricar algunos barcos de la escuadra. Concretamente, en Hondarribia Miguel Sanz de Benessa y Juanes de Cigarroa se ofrecieron a construir sendos galeones y Diego de Butrón un patache. Pero esta última condición no fue aceptada en la Corte, tal como comunicaba el Secretario Martín de Aroztegui en julio de 1618, se debían plegar a las condiciones iniciales proponiendo un listado de candidatos de los que seleccionaría el rey a quienes desease para ejercer los cargos de la escuadra¹⁶⁶. Mediante una Real Cédula el rey confirmaba esta negativa. Ante esta contrariedad la Provincia convocó la reunión de una Junta Particular para el día nueve de agosto en Bidania, con objeto de decidir las medidas a adoptar. Hondarribia, anticipándose a los acontecimientos, presentó en la Junta una lista de nueve candidatos, con un breve currículum de sus servicios efectuados a la Corona, para elegir los capitanes de los tres barcos que sus vecinos se ofrecieron a construir¹⁶⁷. Pero Juanes de Cigarroa, uno de los constructores de Hondarribia que ofreció la

165 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/27 (P5D17). Véase el documento nº8 del Apéndice Documental.

166 El Secretario Aroztegui comunicaba que "...El punto en que se viene a batir (sic) es sobre si los que fabrican se an de embarcar dandoles Su Magestad titulos de capitanes de mar y guerra que es cossa que a nadie se a conçedido absolutamente sino que Vuestra Señoria proponga para cada navio tres personas las mas venemeritas y Su Magestad elija de ellas las que le pareçiere..." (A.G.G.-G.A.O., R.18).

167 Los candidatos propuestos eran, para el primer galeón, además de su constructor Miguel Sanz de Benesa, Gabriel Hortiz de Zarate y Mendibil y Miguel de Abadia; para el segundo galeón, su constructor Juanes de Cigarroa y Juan de Casadevante y Martín de Orozco; y para el patache Diego de Butron, su constructor, y Gabriel de Ainciondo y Juanes de Oianguren. Miembros todos de destacados linajes de Hondarribia interesados en la economía marítima (A.G.G.-

fabricación de un galeón, presentó un memorial contradiciendo la propuesta de Hondarribia, en atención a que la selección por capitanes de algunos otros que no fueran los constructores, les supondría un grave perjuicio¹⁶⁸. La Junta, en atención a que lo contrario provocaría la dejación de los constructores, decidió solicitar al rey que hiciera la merced de concederles el mando de los barcos de la escuadra con oficio de capitán de mar y guerra¹⁶⁹. La Provincia remitió sendos memoriales al rey y al Secretario Martín de Aroztegui, solicitando que se accediera a conceder a los constructores los cargos de capitanes de los barcos de la escuadra. En marzo de 1619 la Provincia remitió a la Corte una lista de candidatos para que el rey eligiese a los mandos de la escuadra, pero no se incluyeron los candidatos para ocupar las capitanías de los barcos, para las que volvían a proponer a sus constructores¹⁷⁰. Por fin la Corona debió aceptar que los capitanes de mar y guerra de los barcos de la escuadra fuesen sus constructores¹⁷¹, pues consta que a principios de 1621 se inició su construcción, para lo

G.A.O., R.18; JD IM, 2/12/27 (P5D17)).

168 “Joanes de Cigarroa vecino y natural de la villa de Fuenterravia dice que como a Vuestra Señoria es muy notorio por el mes de enero de este año fue Vuestra Señoria servido de escribir una carta [a] aquella villa diciendole como Vuestra Señoria determinava de ofrezzer a su magestad una scoadra de navios con que los yjos de Vuestra Señoria en su nombre viniesen de serbirle y que si algunos vecinos de la dicha villa quisiesen fabricarlos avisasen a Vuestra Señoria que solos [a] tales se les concederian titulos de capitanes de mar y guerra segun las condiciones del asiento con el señorío de Vizcaya, y que aviendose echo notoria la dicha carta de Vuestra Señoria a todos los veçinos de la dicha villa no quiso ofrezzerse ninguna persona a la dicha fabrica y serbicio sino es el suplicante y el capitan Miguel Sanz de Venesa los quales ofrezieron dos navios y un patache y pidieron a la dicha villa les yciera merçed de dar a entender a Vuestra Señoria su ofrescimiento y deseo y tanvien a su magestad en su consejo de guerra, y admitidos los dos para el dicho efeto scribio la dicha villa al senor secretario Martin de Aroztegui en el mismo tienpo suplicandole favoreciese de su parte el yntento del suplicante y su companero que se ocupavan a fabricar los dos navios y el patache como consta del testimonio que con esta presenta, y por que el dicho señor secretario por via de Juan de Eztacona Volibar rresidente en la corte respondio que se avia acetado el ofrezimiento echo por la dicha villa y que el su parte y el dicho capitan Venesa serian admitidos en la dicha escoadra por ser personas conocidas y de serbicio. A procurado el suplicante prevenir todos los materiales necesarios para la fabrica a costa de muchos dineros que a puesto sobre ellos y a su (FALTA) aquella en el astillero junto a otro que la [esta] fabricando al presente (fol. r.) de porte de 150 toneladas, y agora a llegado a su notiçia que su magestad manda le sean consultados por otras tres personas venemeritas para cada navio, y con el su parte y su companero a propuesto la dicha villa otras quatro personas a Vuestra Señoria para consultarlos a su magestad y si saliesen algunos de ellos fuera del su parte y su companero seria en manifiesto dano y agravio suyo pues en siete meses no [a] avido otros que ellos dos que ayan querido ofrezzerse para la dicha fabrica y serbicio asta este punto como consta del registro de la ultima Junta de Vuestra Señoria.

Por lo qual pide y suplica a Vuestra Señoria muy humildemente se sirba de acerle merçed de mandar faborecer al su parte y a sus companeros en que pues son los fabricantes sean los eletos por sus magestades entre los consultados por Vuestra Señoria y que para esto se sirba Vuestra Señoria de escribir muy apretadamente a su magestad y al dicho secretario Aroztegui quien como hijo de Vuestra Señoria faboreciera con veras esta pretension tan justificada por que a menos de ser nonbrado por capitan en esta ocasion seria muy gran menoscabo de su onrra, reputazion y acienda las quales con la vida a de enplear sienpre en serbicio de Vuestra Señoria que en ello rescebira como la espera y confia de la larga mano de Vuestra Señoria...” (A.G.G.-G.A.O., R.18).

169 A.G.G.-G.A.O., R.18.

170 Los candidatos a los mandos de la escuadra eran los siguientes: para general: don Antonio de Qquendo; para almirantes: don Antonio de Aliri, don Antonio de Isasi, capitán Baltasar de Urquiola, Miguel de Echazarreta, capitán Francisco de Beroiz, don Juan de San Millán y Oquendo (sobrino del general), Mateo de Susso y capitán Lucas de Urquiaga; para contador y veedor: Marcos de Cortaberria, Martín de Portu y Miguel de Sereso (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/27 (P5D17)).

171 Llama la atención que durante la segunda mitad del siglo XVII fue habitual la práctica de la concesión del título

que la Corona concedió una ayuda de 30.000 ducados, y que sus constructores ocuparon los mencionados cargos¹⁷².

Con la escuadra ofrecida al rey en 1618 se inició la práctica de construir barcos para el rey a cambio de favores políticos y económicos, que se extendería a todo el siglo XVII. A medida que la situación bélica se complicaba y los conflictos se extendían se fue incrementando la dependencia de la Corona con respecto a las infraestructuras navales de la provincia. Esta dependencia se saldó con la agudización de la presión de la Armada por la disposición de los barcos y de la marinería de Gipuzkoa, pero al mismo tiempo posibilitó la obtención de diversas mercedes y privilegios, en beneficio, tanto del fortalecimiento de las estructuras políticas de la Provincia como del establecimiento de un sistema de organización proteccionista, acorde a los intereses de los participantes en la construcción naval y en el conjunto de la economía marítima. Así en 1631, habiendo la Corona impuesto el estanco de la sal y solicitado una leva de 400 marineros, la Provincia se reunió en Junta Particular en Tolosa para conferir acerca de los remedios que convenía aplicar al respecto. En la comisión designada para estudiar el caso se produjo una ruptura entre sus integrantes, pues los procedentes de las villas del interior de la provincia eran favorables a ofrecer al rey la leva solicitada más un galeón de 500 toneladas a cambio de la derogación del estanco de la sal. Para sufragar la construcción del galeón planteaban la imposición de un “donativo gracioso”¹⁷³ en toda la provincia¹⁷⁴. Los procedentes de las villas del litoral, que precisaban de los marineros que el rey deseaba alistar, planteaban que la leva se repartiese entre todas las localidades de Gipuzkoa. En cuanto al estanco de la sal proponían ofrecer la leva de los marineros a cambio de su derogación y si no fuese suficiente se ofreciese además el galeón¹⁷⁵.

de capitán de mar y guerra a cambio de la construcción de un galeón que sirviera a la Corona en dos viajes a Indias. Véase: SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 117-123.

172 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2-11-24 (P5D17); JD IM, 2/12/32.

173 Véase acerca del Donativo: GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica...*, op. cit., pp. 75-77. Tal como se afirmaba en el capítulo anterior, esta contribución al estado constituyó un instrumento para la ampliación de las facultades gubernativas y fiscales de la Provincia, además de servir de eficaz instrumento para sortear los intentos de aplicación de nuevos impuestos por parte de la Corona. Así en 1631 para evitar la imposición del estanco de la sal, la Diputación, reunida en San Sebastián, sugería que la pervivencia del Donativo dependía de la derogación del estanco (A.G.G.-G.A.O., R.22).

174 “...podria VS servirse de ofrezzer los quatrocientos honbres conduçidos a sueldo y costa de su magestad como se piden y mas el buque de un galeon de quinientas toneladas aparexado bergas en alto en el puerto del Passaxe tomando de plazo para su fabrica tres años, dadiva tan considerable que en la sustancia podria ser de mas util al real servicio que en lo que en esta ynpuçion se podria sacar y de que se puede prometer que se dara a su magestad por bien servido entendiendose ambas cossas de qualquiera de ellas condicionalmente en caso que VS sea relevada de la ynpuçion de la sal que se trata y no de otra suerte, y porque con la notizia que tiene de las cossas del estado de VS y los que los continuos serviçios haze y a echo particularmente estos años le tienen enflaqueçida junto con la ynclençia, rigor y carestia de los tiempos en que VS es y a sido siempre la mas efetugada (sic) parte de estos reynos y que por si mismo sin gran ayuda de sus hijos no podia cumplir lo uno y lo otro, ofrezzen a VS por arbitrio para la costa de la fabrica de este galeon que se quiere dar un donativo graçioso el que se pida a los hijos de VS...” (A.G.G.-G.A.O., R.22).

175 “...En quanto a la inpuçion de la sal nos pareze que VS deve servirse de ynviar a Madrid una persona de calidad y talento que represente // (f. 8 v.) a su magestad los servicios hechos a su magestad en diferentes ocasiones al rey nuestro señor que Dios guarde y sus projenitores y las concurrençias tan grandes que ay de su real serviçio en no poner a VS esta carga tan pesada pues es çierto se enflaquezerian sus fuerzas para las ocasiones de su real serviçio en

La inexcusable necesidad de barcos de la política imperialista de la Corona condujo a la Armada a incrementar su construcción mediante asientos firmados con particulares y con algunas instituciones políticas, como son los casos de Gipuzkoa y Bizkaia, así como los embargos de barcos particulares. Pero las graves dificultades de la Hacienda para hacer frente a los enormes y crecientes gastos militares, condujeron a que no se satisficieran las deudas contraídas con los asentistas, constructores de barcos para la Armada, y con los propietarios de los barcos embargados. Esta situación llegaría al colapso en 1639-1640. En el anterior capítulo se advertía que los acontecimientos de la Batalla de las Dunas (1639), en los que se perdieron tres galeones de la Escuadra de Guipúzcoa, acabaron con las veleidades intervencionistas de la Armada en aguas de Europa. A los pocos meses, en marzo de 1640, con el ánimo de reponer las pérdidas de Las Dunas, mediante Real Cédula se solicitaba a Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas la construcción de una escuadra, que se integraría en la Armada bajo la denominación de Escuadra de Cantabria. En Gipuzkoa fue Martín de Urnieta quien firmó un asiento para construir seis galeones. Pero comenzadas las obras, los retrasos en los pagos de los plazos establecidos condujeron a su paralización, que con el tiempo se hizo definitiva, pues las inclemencias atmosféricas y las rapiñas cometidas malograron los materiales reunidos para su construcción¹⁷⁶. No eran precisamente los mejores años para la inversión de caudales en la construcción de barcos, necesarios, más que nunca, para sufragar el esfuerzo bélico de la Corona, agravado ahora por las rebeliones de Cataluña y de Portugal.

En 1646 el rey volvió a solicitar a la Provincia la construcción de la Escuadra de Cantabria. La Provincia se reunió en la Junta Particular de Santa Cruz de Azkoitia para estudiar el caso. Los representantes de San Sebastián, Martín de Bildasola y Martín de Urnieta, significativamente, el constructor del fracasado asiento de 1640, presentaron un amplio memorial en contra de la construcción de la escuadra¹⁷⁷. En ella, en primer lugar describían

que con tanto amor y voluntad que a mostrado VS y procure con ellas aliviarle de este peso por mober a ello a su magestad es muy buena ocasion que se le sirbe con los quatrocientos hombres tan liberalmente y si no bastasen se haga un ofrezimiento de servirle con un galeon con condicion que no librando a VS de la tal ynposicion no este obligada a darle el dicho galeon pues solo se le ofrez para la satisfacion del ynteres que su magestad podria sacar de la sal...” (A.G.G.-G.A.O., R.22).

176 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/32.

177 “Memorial de las causas, razones y exenplares que la villa de San Sebastian siente y conoce para no poder cunplir esta Provincia el servicio que su Magestad pide por su real cedula de la fabrica de la esquadra de galeones y nabios que manda se agan para su Armada.

En los años de 626 o 623 escribio su Magestad a esta Provincia para que confriese en su Junta General la forma que se podia tener en fundar una esquadra de nabios para servirle con ellos en sus reales armadas y la dio facultad para que pudiese nombrar para ella General, Almirante y Capitanes de mar y guerra para que lo fuesen de los que fabricasen, ofreciendoles se les daria alguna cantidad de dinero de contado para su fabrica y apresto y se les pagaria con puntualidad los sueldos que ganasen dandoseles un tanto por cada tonelada al mes y mas lo que por sus plaças les tocase y de lo que asi ganasen se les fuese descontando el enprestido que se les diese.

La Provincia tomó acuerdo para formar esta esquadra y nombro su General, Almirante y Capitanes que fueron los capitanes Sevastian de Echaçarreta, Garcia de Villaviciosa, Miguel Sanz de Benesa, Martin de Argarate y Pedro de Lajust, naturales de ella, y aviendo fabricado cada uno su nabio y enpeñado su hacienda demas de la cantidad que su Magestad les dio de enprestido y puesto las bergas en alto sirbieron algunos años en las Armadas Reales, y por no averles cunplido la paga de los sueldos que ganaron enpobrecieron de manera que no tubieron con que poder cunplir los enpeños que hicieron de sus bienes para la dicha fabrica y apresto, y se perdieron algunos de estos nabios en los puertos donde se allaron a ynbernar yendose a pique por no tener caudal para tenerlos sobre el agua ni con que

los graves perjuicios sufridos por los constructores que anteriormente a ellos habían construido barcos para la Corona, a consecuencia de su continua morosidad. En segundo lugar, describían, a modo de auto-justificación, las causas que motivaron el fracaso del asiento que firmaron con la Corona en 1640, destacando de nuevo la morosidad de la Corona a la hora de sufragar los gastos de construcción a los asentistas, a la de mantener las escuadras construidas y a la de cubrir los gastos derivados de las averías y pérdidas de los navíos

conprar cables para amarrarlos, y entre los demas el del capitan Echaçarreta estando en Lisboa por lo que se refiere le hubieron de echar a la costa, y aviendo muerto todos los cinco capitanes andando sirviendo en esta esquadra quedaron tan pobres que sus hijos se allaron sin hacienda por averles vendido las que tenian para pagar las deudas que hicieron para su fabrica y apresto.

El Almirante Juan de Erauso hiço otro asiento de tres galeoncetes para servir con ellos a su Magestad en sus reales Armadas el año de 625 y se embarcó en el uno yendo por cabo de todos, y aunque se le dio alguna cantidad para su fabrica y apresto tubo necesidad de enpeñar sus bienes para acabarlos de fabricar con promesa de satisfacer a los acreedores con los sueldos que ganasen, y por no le aver pagado ni cunplido lo que se asentó por condición murió con los dichos enpeños, y el uno de ellos que era la capitana se le quemó en el Pasage aviendo venido a ynbernar, y no se les ha dado a sus hijos satisfacion con que quedaron sin hacienda paterna.

Al capitan Domingo de Arrona aviendoles enbargado en Cadiz un galeoncete para la Armada del estrecho se quemó estando peleando con el enemigo, y aunque a la pretension de la paga de su valor asistio algunos años en Madrid no lo pudo conseguir y se reugio (sic) a su casa con mucho daño de su hacienda.

Los capitanes San Juan de Olaçaval, Antonio de Luscando y Juan de Larreta aviendo fabricado cada uno su galeon el año de 630 y nabegado con ellos a la ciudad de Cadiz fueron enbargados para servir en la Armada Real y andando en ella perecieron sin averles dado satisfacion, y aunque estubieron en Madrid algunos años a la pretension de su paga, al cabo de ellos fue tan tenue la que se les dio que no pudieron alcançar a cunplir con sus obligaciones con que se retiraron a sus casas y estan con los enpeños que es notorio.

En los años de 623 y 625 fabricaron dos galeones, el uno el contador Antonio de Ubilla y el segundo el capitan Miguel de Ercilla y aviendo nabegado anbos a Cadiz fueron enbargados para capitanas de las flotas de Nueva España, y los Capitanes Generales que se embarcaron en ellos hicieron hacer por su gusto y sin necesidad obligandolos con fuerça superior tantas obras superfluas que se enpeñaron en muchos millares de ducados que no alcançaron a pagarlos con los sueldos y permission de carga que se les dio, y aunque el del contador se perdió en la mar de buelta de biage no se le dio ayuda alguna, y como es notorio para cunplir con las obligaciones que hicieron de pagar sus enpeños se vendieron por los acreedores sus vienes y quedaron sus hijos sin ningun caudal.

El año de 629 abiendo ganado el enemigo olandes a Fernambuco en el Brasil mando su Magestad al marques de Castel Rodrigo aprestase luego una Armada para recuperarle y hiço asiento con el capitan Francisco de Bustinsoro para que con toda la brevedad posible fabricase dos galeones de 600 y 700 toneladas; el qual lo puso en execucion haviendo echo compañía con Giles Vermolen y Miguel de Eraso, y aviendolos fabricado fueron ellos el año de 630 y hiço su entrega en la ciudad de Lisboa a la horden de un conde de Castelnobo que quedó en lugar del marques quando fue por enbajador a Roma, y mandó su Magestad que los atripulase la Corona de Portugal con artilleria, gente y municiones y nabegasen a Cadiz para que fuesen en conserba de los galeones de la plata que llebaba a su cargo don Antonio de Oquendo y se puso en execucion. Y aunque en el asiento que se hiço se obligaron a pagar su balor al tiempo de la entrega en la misma ciudad de Lisboa no lo quisieron cunplir diciendo que pues estaban sirviendo a la Corona de Castilla tocaba a ella sus pagamentos y le detubieron al dicho capitan Bustinsoro en quatro años en Lisboa sin quererle dar satisfacion, y al cabo de ellos le remitieron a su Consejo de Estado de Madrid: y aviendo echo consulta a su Magestad mandó se pagasen de los sueldos que ganaron en el dicho biage de galeones, y se remitio al Consejo de Yndias el derecho real para que por aquella via se diesen los despachos necesarios, y el de Yndias lo bolvio a remitir a la Junta de Armadas a quien tocaba el darlos para su contratacion de Sevilla; y aviendo replicado ella que era necesario para otras cosas lo que pertenecia a los dichos dos galeones su Magestad mandó de nuevo por su replica que sin embargo de su primer decreto cesacen los pagamentos y que la Corona de Portugal los pagase de otros efectos, y visto el poco remedio que hubo se acudio de nuevo a los oficiales reales de Lisboa y con esperanças le detubieron ocho años, y aunque al cabo de ellos y de tanta costa y gasto de sus personas consignaron la paga fue en tiempo que sucedio luego la rebelion de aquel reyno, por cuya causa el dicho capitan Bustinsoro y consortes quedaron muy danificados en sus haciendas y sin caudal para proseguir con otras fabricas, y si se les hubiera pagado lo que se les devia se hubieran esforçado a fabricar otros galeones pues tenian entonces cantidad de materiales para hacerlos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/32).

embargados por la Corona¹⁷⁸. En suma, los constructores que habían fabricado barcos por asiento para la Armada o habían experimentado el embargo de sus naves, sufrían graves pérdidas que motivaban la retirada de nuevas inversiones en la construcción de barcos. A pesar de ser personas de rango social elevado, tal como insistían los redactores del memorial, no bastaba con poseer bienes raíces y juros para poder afrontar los costos de la construcción de barcos de guerra, se necesitaban grandes sumas de capital que obligaba a los constructores a endeudarse. En suma, el propósito de aumentar el honor por medio de servir a la Corona con barcos podía llegar a resultar demasiado caro para sus pretendientes. Añadían otras causas del desánimo de los constructores, todas derivadas de la inseguridad creada por la coyuntura bélica, como que a partir de 1641 se comenzaron a fabricar barcos de construcción más fuerte y sólida y que se había dificultado el abastecimiento de pertrechos navales del extranjero, todo lo cual repercutía en su encarecimiento¹⁷⁹.

La Junta Particular comunicaba al rey la imposibilidad de acceder a sus deseos y añadía que aún habría alguna posibilidad de que alguien se animara a establecer asientos para construir barcos, en caso de que desde el inicio se establecieran todas las características que los barcos debían tener, para evitar los gastos que después sobrevenían a los constructores en

178 “...Y ultimamente aviendo echo Martin de Urnieta un asiento con su Magestad de fabricarle seys galeones y puesto en el los plaços en que se la avia de yr pagando su balor y siendo condicion asentada que se hubiesen de acabar todos para el año pasado de 640 no lo estan por no aver cumplido su Magestad las pagas del dinero en los tiempos señalados ni años despues, y ha tenido con la dilación muy grandes daños en los materiales que unos se an pudrido en el largo tiempo que despues de cortados ha pasado y otros le an hurtado sin poderlos guardar, y en lo uno y otro ha perdido por lo menos la madera de dos galeones; y demas de ello ha tenido otros muchos daños considerables: y no es servicio del Rey que se pierdan los fabricantes, y lo fuera muy grande si los hubiera ayudado a conserbar sus haciendas y ganar alguna, pues se hubieran alentado ha continuarlas y tubiera su Magestad nabios para qualquier ocasion.

Y aora por los grandes daños que an tenido los fabricantes en lo que va referido y quedado ellos y sus hijos necesitados y con mucha falta de hacienda no se allará persona en esta provincia que se anime a fabricar, pues no solo basta el tener bienes rayces y juros sino que forçosamente es menester dinero pronto de plata y que por lo menos costaria cada galeon de los que se hubiesen de hacer puestos a la bela con su artilleria mas de cinquenta mil ducados de la tal moneda, por que son de mucha costa los que desde el año de 641 a esta parte se ban fabricando, por llevar doblados materiales y fortificaciones que los que antiguamente se fabricaban, y tampoco se allarán las comodidades, que solian entonces enfiarles los cables, jarcias, belamen, mastiles y otras cosas que se an de traer y conprar de reynos extraños y mercaderes de ellos, pues en este tiempo no solo quieren la paga fiada, ni de contado pero adelantada y a mucho mayores precios.

Y quando por no aver hijos naturales de esta provincia que por falta de dinero y temor de otros tales sucesos como de los exenplares referidos puedan ni quieran fabricar se quisiesen buscar medios para hacer la fabrica probincialmente no se pueden allar ningunos de que sacar tan gran suma de dinero como seria menester, y aunque se pudiese no se podria conserbar la esquadra pues no alcançarian los sueldos a la costa que tendrian en el tiempo que sirvieren a su Magestad en darles carena y aparejarlos para cada biage, mayormente quando la paga de ellos seria yncierta y fuera forçoso dejarlos yr a pique.

Por todas estas raçones y otras muchas que se podrian añadir a ellas siente la villa de San Sebastian y es boto y parecer que se le representen a su Magestad suplicandole por la ynposibilidad que se conoce tenga por escusada esta Provincia del servicio que pide asegurandosele lo mucho que siente el no poder cunplir con el. Martin de Urnieta. Martin de Bidosola” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/32).

179 Con todo, las dificultades no amilanaron a Martín de Urnieta, quien en 1647 firmó un asiento para la construcción de galeones para el rey. Era un activo constructor acostumbrado a las dificultades y su iniciativa resultó clave para la reactivación de la actividad en aquellos años tan críticos. Al mismo tiempo, se beneficiaba, además de algún modo, de la difícil coyuntura bélica, pues consta que desde 1625 invertía en la actividad corsaria. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 168, 284, 442.

reparaciones y otras obras “superfluas”¹⁸⁰. Serrano Mangas, en sus investigaciones acerca de los galeones de la plata, hace hincapié en el conjunto de conflictos de intereses que se evidencian en el diseño y dimensiones de los galeones: los constructores a fin de primar la capacidad de carga de los galeones cometían toda suerte de fraudes consistentes en aumentar desmesuradamente las dimensiones y alterar sus líneas constructivas disminuyendo ostensiblemente la duración y fortaleza constructiva de las embarcaciones, así como su capacidad defensiva. Ello obligaba a que los galeones destinados al transporte de la plata fueran sometidos a importantes reparaciones en Sevilla -las citadas obras “superfluas”- a fin de que “cumplieran” las condiciones prescritas por la legislación para tales embarcaciones¹⁸¹.

En suma, eran las propias exigencias y necesidades de la Armada las que, lejos de fomentarla, estaban abocando al colapso el desarrollo de la industria naval¹⁸². Las grandes demoras y pérdidas que los asentistas experimentaban les encaminaban a emprender medidas de presión que chocaban con otros intereses resultando diversos conflictos. Por una parte, el deseo de rentabilizar en lo posible los resultados de sus inversiones les empujaba a disputar con otros barcos dedicados a actividades civiles. Así por ejemplo, en 1626 don Juan de Amasa, vecino de Errenteria que había construido cuatro galeones para la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, pretendió, en aplicación de las antes mencionadas Pragmáticas de fletes, que primaban el cargamento de barcos mayores, que todos los barcos de la provincia le transfirieran todos los cargamentos que tenían fletados para Sevilla. Su objetivo era cubrir los gastos del viaje a Sevilla con las ganancias obtenidas del transporte de dichas mercancías. Se suscitó así un pleito en el tribunal del Corregimiento, con sentencia favorable al asentista¹⁸³.

Por otra, procedían a detener los trabajos de construcción de las embarcaciones para presionar a las autoridades de la Armada al importe de los plazos estipulados en el asiento. En 1637 una Real Cédula ordenaba al Corregidor que revisara el estado en que se encontraban las fábricas de los galeones del asiento del marqués de Valparaíso e hiciera gestiones para agilizar su culminación. Era el contador Juan Pérez de Irazabal el encargado de la construcción de los ocho galeones del asiento, tres de ellos a su cuenta en Deba y los restantes

180 “...Y sirviéndose su Magestad de mandar dar la devida satisfacion a los fabricantes y sus herederos de lo que por lo passado les toca y hordenando que en lo de adelante se haga lo mismo y que quando se haze con ellos o otros algun asiento de fabricas venga maestro que dé la traza y forma en que se han de fabricar los navios, y si no se envie la maestranza de ellos para que obrandose en su conformidad no se yntroduzgan mas novedades ni obliguen a los fabricantes y dueños de navios a hazer otras obras algunas (que este punto es el que mas se repara, y en que mas consistira el adelantarse las fabricas) todavia se podria esperar alguna continuacion de ellas...” (A.G.G.-G.A.O., R.26).

181 SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 11-67.

182 La guerra contra Holanda y Francia desencadenó continuos embargos de barcos civiles para su empleo en operaciones militares, así como la interrupción de los cauces habituales de importación de los pertrechos navales del extranjero lo que ocasionó su desmesurada inflación. Todo ello desanimó a la mayoría de los constructores por continuar invirtiendo en la actividad. Véase: SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 74-78.

183 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 661.

a cuenta del capitán Pedro de Gabiola en Deba, y de los capitanes San Juan de Olazabal, Domingo de Isasti y Cristóbal de Eguzquiza en Pasaia. El Corregidor procedió a revisar las embarcaciones y asignó a cada constructor las obras que les restaba por realizar¹⁸⁴. Es decir, la Corona tuvo que recurrir a la máxima autoridad judicial de la provincia para obligar a los constructores a la conclusión de sus trabajos. Es más, en 1638 mediante una Real Cédula se tuvo que solicitar la intervención de San Sebastián para conseguir el envío a su destino de los cinco galeones de guerra que se construyeron merced al citado asiento¹⁸⁵.

Anteriormente se ha mencionado que a partir de 1650 se inició una nueva etapa de expansión de la industria naval, que Odriozola atribuye a la recuperación de la demanda de la Corona y sobre todo de la actividad comercial de la Carrera de Indias. Añade que a partir de 1660 las construcciones destinadas a la Carrera de Indias superaron a las construidas para la Armada lo cual incentivó aún más a los constructores a establecer nuevos asientos¹⁸⁶. En este sentido, las palabras del Superintendente don Luis de Necolalde (1647-1670) son muy expresivas al respecto de la causas de la crítica década de los 40 y de la recuperación iniciada hacia comienzos de la siguiente. En cuanto a las causas de la interrupción de las construcciones por vía de asiento para el rey y descenso de la actividad en general, mencionaba el exiguo número de constructores existentes. Es decir, afirmaba que siempre los dedicados a la construcción, en suma, los que disponían de suficientes recursos para invertir en la construcción de grandes buques habían sido muy pocos. Mediante esta afirmación el Superintendente expresaba que en última instancia la pervivencia de la actividad dependía de las características de la estructura empresarial dedicada a la construcción. Como más adelante se ahondará, eran empresas dependientes de los intereses y la voluntad de unos pocos acaudalados que procedían a construir barcos aptos para la Armada con objeto de engrosar sus arcas o su honor. A medida que la propia demanda excesiva de la Armada, junto con las dificultades hacendísticas de la Corona, imposibilitaban el cumplimiento de estas expectativas, los constructores dejaban de construir. En palabras del Superintendente “...antiguamente se les hacia de la real hacienda enprestido...y sea porque faltó este medio o por no averse dado satisfacion a las compras de naos, sueldos de las que sirvieron por embargo y concierto, a muchos años que en esta provincia dexaron sus naturales de continuar la fabrica...”¹⁸⁷.

En cuanto a las razones de la recuperación, señalaba que los arbitrios ofrecidos por la Corona en 1646 no bastaron para animar a los constructores a reiniciar la actividad. El único modo que su padre, el Veedor General Miguel de Necolalde¹⁸⁸, halló para animar a que

184 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1196.

185 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 179-180.

186 ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit., pp. 101-102.

187 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/23. Véase el documento nº15 del Apéndice Documental.

188 La intervención del Veedor Miguel de Necolalde resultó crucial para la consecución de las transformaciones experimentadas por la economía marítima guipuzcoana entre las décadas de los 30 y los 50 del siglo XVII. Contando con el apoyo de su hermano Juan de Necolalde, embajador de España en Londres, intervino directamente en la promoción del curso mediante la creación de la Escuadra del Norte en 1633, figurando ambos hermanos entre los

dichas “...*personas particulares de comodida y dueños de montes...*” volviesen a construir barcos, fue plegándose a sus deseos de fabricar buques aptos para las actividades económicas, “...*capaces para las navegaciones de Terranova, Andalucía y Yslas...*”, obligándolos únicamente a que dispusieran de una cubierta destinada para la artillería, de modo que también fuesen aptas para la guerra. Es decir, la Corona tuvo que renunciar a disponer de una Armada capaz de intervenir en Europa y de enfrentarse a los cada vez más poderosos navíos de línea, que estados como Holanda e Inglaterra construían. Con el propósito de conseguir la seguridad de la principal ruta de comunicación del Imperio y fuente de su subsistencia, es decir, de la Carrera de Indias, la Corona se vio precisada a plegarse a los intereses de los constructores que deseaban barcos aptos, sobre todo, para el transporte de mercancías y para las singladuras más duras, caso de las pesquerías transoceánicas, relegando a un segundo lugar su capacidad ofensiva, aunque lo suficientemente poderosos como para evitar los ataques de corsarios enemigos. Estos constructores de “comodidad” firmaban asientos con la Corona o simplemente construían buques como un “servicio”, que casi nunca era gratuito. La concesión de determinados privilegios era un pago habitual en estos intercambios. Por ejemplo, una de las condiciones que la Corona aceptó en el asiento que firmó con el general Miguel de Oquendo para la construcción de los dos buques de 600 toneladas que en 1677 se estaban fabricando en el astillero de la playa de Orio, fue el de admitir a sus dos hijos mayores en la Armada¹⁸⁹. De esta manera el general Oquendo trataba de asegurar la preeminencia de sus descendientes en el servicio en la Armada, actividad en que los miembros de su linaje venían destacando desde hacía un siglo.

La década de los 50 fue un período de recuperación de toda la economía marítima. Fueron años de crecimiento de actividades como las pesquerías transoceánicas o el comercio con Indias. Actividades que demandaban barcos adecuados para sus necesidades, es decir, grandes barcos que combinasen la solidez, la capacidad de carga y la suficiente fortaleza defensiva. Fueron años en que primaban los intereses vascos, en combinación con las de los extranjeros, en la gestión de la Carrera de Indias, tal como se constata por hechos antes mencionados como la obtención de la perpetuación de la exención del importe de la alcabala de los barcos que se vendían para la Carrera y del control de sus instituciones rectoras por los vascos. Efectivamente, Serrano Mangas señala que a partir de 1640 y sobre todo de 1660, se produjeron importantes transformaciones en la Carrera de Indias, de manera que se comenzaron a emplear grandes navíos, aptos para la guerra y el transporte, a imitación del modelo de navegación de las grandes compañías mercantiles holandesas¹⁹⁰. Sin negar la

primeros armadores corsarios que asociados con el Superintendente don Alonso de Idiaquez nutrieron las filas de la citada Escuadra. Fomentó también la reactivación de las pesquerías transoceánicas durante la década de los 40 promoviendo el empleo como pesqueros de los grandes barcos holandeses apresados por los corsarios. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 106, 228, 273, 277, 375-377.

189 A.H.P.G., 3/1874.

190 SERRANO MANGAS, F.: “Realidad, ensayos y condicionamientos...”, op. cit., p. 230; Idem: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 13-55. Como muestra de los enormes galeones que por aquellas fechas se construían en los astilleros guipuzcoanos, se deben mencionar el galeón *Nuestra Señora de Roncesvalles*, así como el recién botado buque de guerra de 1.522 toneladas de arqueo, tres cubiertas y 105 portas para artillería que en 1660 hicieron las delicias de Felipe IV y su corte, trasladados a Gipuzkoa para la celebración de la boda real de la infanta María Teresa con Luis XIV de Francia. El relator de este viaje y boda real, Leonardo del Castillo, autor del *Viage del Rey N.S. D. Phelipe IV a la frontera de Francia. Desposorio de la Serenissima Sra. Infante de España y solemne juramento de la*

adopción de las prácticas holandesas, como se acaba de demostrar en las líneas precedentes, las transformaciones acaecidas se debieron también a la propia dinámica de los intereses en juego en torno a la construcción naval guipuzcoana, que para mediados del siglo XVII consiguió establecer un sistema de organización, acorde con el alcanzado por el conjunto de la economía marítima de Gipuzkoa, que conjugaba y protegía los principales intereses de los armadores e inversores participantes. La dependencia de la Corona con respecto a los intereses particulares de los constructores vascos, especialmente guipuzcoanos, llegó a unos niveles inauditos. Tanto es así que a partir, incluso, de la firma de la Paz de Münster en 1648 la demanda de construcción de buques de guerra en los astilleros vascos nunca se interrumpió, a pesar de que, tras la normalización de las relaciones diplomáticas entre Holanda y España, se produjeran las propuestas del embajador español en La Haya acerca de la posibilidad de la compra de buques de guerra en los Países Bajos por mucho menos costo de lo que suponía su construcción en el País Vasco¹⁹¹.

A pesar de la recuperación del sector, la institución provincial no deseaba embarcarse en nuevos proyectos de construcción de buques de guerra para la Armada. Así, en 1662 habiendo el rey solicitado a la Provincia la construcción de dos o a lo menos un buque de guerra para la Armada, las Juntas Particulares reunidas en Bidania denegaron la petición con el argumento de que la Provincia se hallaba arruinada. Para salir del paso se ofrecía como sustitutivo una leva de 200 marineros para la escuadra de don Miguel de Oquendo¹⁹². Es decir, las autoridades de la Provincia preferían arriesgar las vidas de 200 marineros guipuzcoanos antes que exponer las inversiones de los constructores a posibles pérdidas al servicio de la Armada.

Durante el reinado de Carlos II, sobre todo a partir de finales de la década de los 70, la demanda de buques de guerra a la institución provincial no sólo se interrumpió, sino que experimentaría un giro hacia una situación diametralmente opuesta en que las propias instituciones guipuzcoanas se ofrecían a participar en la construcción de buques para la Armada Real a cambio de determinados favores políticos. Efectivamente, a partir de la conclusión de la guerra de la independencia de Portugal, con el Tratado de Lisboa de 1668, el esfuerzo de guerra de la Corona, sobre todo en su vertiente naval, disminuyó notablemente. En lo sucesivo la Armada se limitaría casi exclusivamente a la protección de la Carrera de Indias. Ello se manifiesta, según Odriozola, en la disminución de pedidos de barcos por parte de la Corona, que a partir de 1680 provocaría el inicio de una fase de estancamiento, no de

Paz, consideraba que el enorme burque de guerra era el mayor del mundo. Entró en servicio en 1667 como capitana real de la Armada del Mar Oceano, armado con 90 cañones. Véase: DEL CASTILLO, Leonardo: *Viage del Rey N. S. D. Phelipe IV a la frontera de Francia. Desposorio de la Serenissima Sra. Infante de España y solemne iuramento de la Paz*. Madrid: Imprenta Real, 1667, pp. 136-137; RILOVA JERICÓ, C. – ALBERDI LONBIDE, X.: “Las naves del Rey Planeta. Aspectos de la Historia marítima de la boda de María Teresa de Austria y Luis XIV (1660-2010)”, *Euskonews*, 535 (2010).

191 Por ejemplo, en 1657 el embajador Gamarra comunicaba que con los 2.000.000 de escudos que se habían empleado en la organización de la Armada de 30 navíos que se dirigió a la ría de Burdeos -muchos de ellos además embarcaciones corsarias de pequeño porte que la Corona arrendó a sus propietarios- se podrían haber adquirido en Holanda 50 buques de guerra de 700-800 toneladas de arqueo y artilladas con 40-50 cañones (HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 53-54).

192 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/37.

crisis, del sector naval, que se extendería hasta el final de la Guerra de Sucesión de España. Fase de estancamiento que vendría motivada, en opinión de la autora, también por el descenso de pedidos de barcos por los particulares¹⁹³. Descenso de pedidos acorde con la tendencia descendente atestiguada en actividades como las pesquerías transoceánicas, que constituían uno de los más importantes clientes de la construcción naval.

Atendiendo a una petición del rey de febrero de 1677¹⁹⁴, las Juntas Generales reunidas en mayo en Bergara acordaron el ofrecimiento de una escuadra de cinco galeones y un patache, perfectamente aparejadas, bajo el nombre de Escuadra de Guipúzcoa, a cambio de diversas concesiones políticas y económicas¹⁹⁵. La Junta designó una comisión para que elaborara las condiciones de la oferta. La comisión a cambio de la construcción propuso que se solicitaran al rey diversas medidas que contribuyesen, por una parte, al afianzamiento político de la Provincia en lo relativo a su fiscalidad: exención del importe del encabezamiento perpetuo de la alcabala y aumento de los arbitrios impuestos al vino y al pescado foráneo para el pago del Donativo a la Corona. Por otra, a satisfacer las demandas de las principales actividades industriales y marítimas de Gipuzkoa: prohibición de la importación de hierro del extranjero y obligación de la escuadra de invernar en Pasaia, como medida para evitar que los inversores en actividades marítimas carecieran de la disposición de los marineros necesarios en sus empresas¹⁹⁶.

Además de las mencionadas, establecieron otras condiciones relativas a la financiación y administración de la escuadra, bastante abusivas, quizás como medida de presión para conseguir las anteriores a cambio de prescindir de éstas. En cuanto a su financiación, por una parte, es cierto que rebajaron el sueldo mensual que cada barco debería percibir de la Corona durante los cuatro primeros años de servicio de nueve reales por tonelada -mitad plata y mitad vellón-, que por entonces se acostumbraba a pagar, a cuatro reales de plata. Por otra parte, sin embargo, establecían que la mitad del monto total que dichos sueldos mensuales engrosaban se pagase anticipadamente durante los dos años que iba a durar la construcción de la escuadra en tres plazos: un tercio al inicio de la construcción, otro al estar listos para la botadura los tres galeones mayores y el último a la entrega de la escuadra. La otra mitad de los sueldos mensuales, conscientes de que la Hacienda no lo pagaría puntualmente, establecían que se pagase de los ingresos de la Bula de la Santa Cruzada recaudados en Gipuzkoa y Bizkaia. Añadía además que los gastos de mantenimiento de la escuadra corriesen a cuenta de la Corona a cuyos dependientes se les daba un plazo de quince días desde la botadura para recibir o hacerse cargo de la escuadra, de manera que los riesgos de lo que pudiese acaecer

193 ODRIOZOLA, L.: "La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...", op. cit., pp. 101-103.

194 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/39.

195 A.G.G.-G.A.O., R.33.

196 "12. Que aya de benir esta escoadra a ybernar y dar carena al puerto del Pasaxe para que por este medio sea menos costossa y mas facil la disposiçion de conservar la jente de mar de que mucha o la maior parte se conpondra de naturales de esta provincia y si por alguna ocurrencia del maior servicio de SM hubiese de ybernar esta esquadra en otra parte se aya de embiar la dicha gente de mar en uno o dos navios al dicho puertto del Pasaxe como se haçia en lo pasado..." (A.G.G.-G.A.O., R.33).

después de dicho plazo corresponderían a la Corona. También para la adquisición en el extranjero de los pertrechos necesarios para su construcción solicitaban una licencia de saca o permiso de extracción de 50.000 ducados de plata.

En cuanto a su tripulación, establecían que todos los mandos de la escuadra (General, Almirante, Sargentos Mayores y Capitanes de mar y guerra) fuesen designados por la Provincia. El rey les pagaría los mismos sueldos que a los mandos equivalentes de la Armada. Además añadían que para conseguir el adiestramiento de los jóvenes guipuzcoanos en las tareas de oficiales de la Armada, se establecieran doce plazas de “entretenidos”, a los que la Corona les pagaría los sueldos que les correspondiese.

La Junta aceptó las condiciones propuestas para el rey y decretó que se recogiesen en un pliego para su envío a la Corte a fin de que sus Agentes ajustaran el asiento bajo las condiciones acordadas. Añadía que una vez que llegase la respuesta de la Corte se reuniese una Junta Particular para deliberar acerca del caso¹⁹⁷. El rey en su respuesta manifestó que no aceptaba las condiciones propuestas por la Provincia y la Junta Particular celebrada en Santa María de Olaz, remitió la deliberación del caso a las siguientes Juntas Generales. Éstas tuvieron lugar en Mutriku durante el mes de octubre. Se decidió realizar una nueva propuesta al rey pero se produjo una división de opiniones entre los representantes de los municipios asistentes acerca de las nuevas condiciones que se debían proponer, de manera que se recurrió a la votación para averiguar cual era la opinión mayoritaria. En total se presentaron hasta seis propuestas distintas. Mutriku abogaba por abandonar el proyecto y ofrecer a la Corona un donativo de 20.000 pesos a cambio del permiso para el aumento de los tributos que la Provincia recaudaba en concepto de Donativo. Tolosa también proponía la dejación del proyecto y la concesión al monarca de una leva de 500 infantes para la Armada a cambio de que la Conversa firmada con Lapurdi ascendiera a rango de fuero perpetuo. San Sebastián persistía en ofrecer la escuadra con que el rey aceptara a cambio el importe de 26 ducados de plata por tonelada. En caso contrario proponía que se le ofreciera la construcción en el plazo de dos años de un galeón de 1.000 toneladas, cuyo mantenimiento correría a cuenta del rey, a cambio de la concesión de la duplicación del importe de los tributos del Donativo, de la libertad de introducción de granos de Bretaña y cualquier otro lugar de Francia y del permiso de erección del Consulado en San Sebastián. Mondragón aceptaba la propuesta de San Sebastián, pero proponía que la escuadra estuviese integrada, en vez de cinco, por cuatro buques de mayores dimensiones a cambio del importe de 30 ducados de plata por tonelada, de que sus mandos fuesen designados por la Provincia, de que se prohibiesen las importaciones del hierro extranjero y de que se duplicaran los tributos del Donativo. Errenteria también era favorable a la construcción de la escuadra de cinco buques por el importe de 26 ducados por tonelada, pero en un plazo de tres años. A cambio proponía la concesión de la autorización para la extracción de 100.000 ducados de plata al extranjero para adquirir los pertrechos necesarios, de la designación de sus mandos por la Provincia, de la conservación del privilegio del tercio de las visitas para la elección de los galeones de la plata y de la prohibición de las importaciones de hierro extranjero. Por fin Hondarribia, aceptando las propuestas de Errenteria, añadía una más consistente en que el conocimiento de las causas

197 A.G.G.-G.A.O., R.33.

suscitadas por las presas cometidas, tanto por la escuadra como por los corsarios particulares en aguas guipuzcoanas, correspondiese a las justicias ordinarias de Gipuzkoa¹⁹⁸.

La propuesta más votada fue la de San Sebastián. Don José de Portocarrero, en nombre del rey, aceptó la nueva propuesta de la Provincia, de manera que se designó una comisión a fin de que elaborara las condiciones definitivas para sellar el asiento con el rey. Pocos días después la comisión presentó en las Juntas la relación de condiciones que se ofrecerían al rey para la firma del asiento. Muchas de las nuevas propuestas eran similares a las de la oferta anterior, aunque algunas de las antiguas se eliminaron y se incluyeron nuevas. Una vez más a cambio del ofrecimiento de la Escuadra de Guipúzcoa, compuesta de cuatro galeones y un patache, se proponían, en primer lugar, concesiones al afianzamiento político-fiscal de la Provincia. Aunque se renunció a la pretensión de la exención del importe del encabezamiento perpetuo de la alcabala, se insistía en la concesión del aumento de los arbitrios del Donativo.

En segundo lugar, también se solicitaban medidas favorables a los intereses de las principales actividades industriales y marítimas de Gipuzkoa. Además de la prohibición de la importación de hierro del extranjero y de la obligación de la escuadra de invernar en Pasaia, se incluían otras medidas de cuño proteccionista que trataban de impedir la pérdida de la disponibilidad de la marinería y materias primas necesarias para las actividades marítimas. En cuanto a la marinería, se proponía la agregación a la Escuadra de Guipúzcoa de los dos bajeles que don Miguel de Oquendo estaba construyendo, con el único propósito de que, debido a su menor porte, sirvieran para la repatriación de los marineros de la escuadra a Gipuzkoa en los casos que invernase o se carenase en otros puertos ajenos a la provincia¹⁹⁹. En cuanto a la madera, la construcción de la escuadra pretendía servir de freno a su libre disposición para la construcción de buques para la Armada, pues se proponía que en los tres años que durase la construcción de la escuadra no se fabricase ningún otro barco en Gipuzkoa con la excusa de que todos los materiales disponibles se destinasen para la escuadra²⁰⁰. Por supuesto, lo que verdaderamente estaba en juego era la disponibilidad de madera que los interesados en ferrerías y en las actividades marítimas querían controlar, frente al peligro de que la Corona la acaparase toda. Hay que tener en cuenta que el contexto existente entre los años 1650 y 1680 era de crecimiento de la industria naval y, por tanto, también de aumento de la presión por la disponibilidad de madera. En cuanto a otros pertrechos se solicitaba que las instalaciones de la cordelería del astillero real de Bordalaborda se transfiriesen al cargo de la Provincia.

198 A.G.G.-G.A.O., R.33.

199 “21. Por lo que se desea que esta squadra sea del maior numero y porte como SM lo manda se suplica a SM si fuere de su Real Servicio se agreguen a ella los dos vaxeles que en los astilleros de esta provincia esta fabricando don Miguel de Oquendo pues en casso de no poder venir la squadra a dar carena, ymbernar // (fol. 88 r.) al puerto de los Pasaxes se podra conducir en ellas la jente de mar con convenienzia mediante ser de menor porte...” (A.G.G.-G.A.O., R.33).

200 “17. SM se a de servir de mandar no se fabriquen en los astilleros de esta provincia otros navios por el tiempo que durare la fabrica de los de esta squadra. // (fol. 84 r.) Y ansi mismo mandar se despache zedula para que esta provincia pueda valerse de toda la madera y tablaçon que se neçesitare, asi la que estubiere en pie como la que estubiere cortada aunque este destinada para la fabrica de otros navios, y ansi mismo para que pueda tomar de qualquiera almacenes todo jenero de pertrechos pagando a sus dueños su justo precio y valor” (A.G.G.-G.A.O., R.33).

Otras condiciones consistían en mercedes destinadas al fomento de determinadas actividades marítimas como la construcción naval, solicitando que se respetase el privilegio que reservaba a los constructores del Cantábrico un tercio de las visitas o del tonelaje de los galeones de la plata, o como el comercio, mediante el establecimiento del Consulado en San Sebastián y la ampliación de la Conversa a la importación de granos desde Bretaña.

En tercer lugar, se añadían otras condiciones relativas a la financiación y administración de la escuadra. En cuanto a su financiación, se renunció a la pretensión de percibir por adelantado la mitad de los sueldos mensuales y se estableció el abono por la Corona de 26 ducados de plata por tonelada en cuatro plazos. Aunque los gastos de arqueamiento y mantenimiento de la escuadra correrían a cuenta de la Corona. Desde el momento de su botadura, se hicieran o no cargo de los barcos los oficiales de la Corona, todos los riesgos corresponderían al rey. Tampoco se hacía cargo la Provincia de los daños derivados de los accidentes que los barcos sufriesen durante y después de su fabricación. Para la compra de los pertrechos en el extranjero se solicitaba una cédula de saca de 60.000 ducados de plata. En cuanto a la tripulación de la escuadra se incluían las mismas condiciones que en la propuesta precedente en todo lo relativo al nombramiento de los mandos de la escuadra por la Provincia, al pago de sueldos adecuados y a la inclusión de doce plazas de “entretendidos”, a quienes la Corona les pagaría sus sueldos. Estas condiciones, aceptadas por la Junta fueron remitidas a los Agentes en Corte para que iniciaran las gestiones oportunas para la firma del asiento²⁰¹.

Las gestiones pronto comenzaron a dar sus frutos, pues mediante una Real Cédula de enero de 1678 se concedió el permiso para importar granos de Bretaña, La Rochelle y cualquier otro puerto de Francia. Pero en marzo don Miguel de Aramburu, Agente en Corte, remitía un memorial con las objeciones planteadas por el rey a las restantes condiciones propuestas por la Provincia. Llama la atención que algunas de las objeciones correspondían a las condiciones pertenecientes a la primera propuesta, como el importe por anticipado de la mitad de los sueldos de los barcos. La Corona se mostraba en desacuerdo en que los riesgos de accidentes de la escuadra corrieran a su cargo antes de su entrega a los oficiales reales. Aceptaba la designación por la Provincia de general, almirante y capitanes de mar y guerra de la escuadra, pero no del sargento mayor que pretendía reservarse. Deseaba que el número de plazas de entretendidos se redujese de los doce propuestos a los ocho que hasta entonces se concedían a los demás constructores. Denegaba la prohibición de las importaciones de hierro de Alemania, pues era contraria a los tratados establecidos con el Emperador. No aceptaba la erección del Consulado de San Sebastián, aunque las negociaciones al respecto continuaban²⁰².

Ante esta actitud de la Corona, se convocó una Junta Particular que se celebró en San Sebastián en octubre de 1678. En la Junta se presentó el capitán Ignacio de Soroa y se ofreció a construir la escuadra en dos años con condición de cobrar 26 ducados de plata por cada

201 A.G.G.-G.A.O., R.33; JD IM, 2/12/39.

202 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/52.

tonelada construida más un censo sobre la Provincia de 2.000 ducados de plata. La Junta aceptó la propuesta y procedió a redactar una nueva propuesta para el rey. Las condiciones de la nueva oferta prácticamente eran similares a las de la anterior, aunque se incluyeron algunas de las objeciones manifestadas por el rey. Así, no se solicitaba el nombramiento de sargentos mayores por la Provincia, ni la prohibición de las importaciones de hierro de Alemania. Primaba la prudencia política sin que se mencionara nada de la erección del Consulado, debido a que este negocio se estaba gestionando por otras vías. En lo que sí se insistía con mayor ahínco era en la necesidad de proteger los recursos forestales frente a la demanda para la construcción de barcos para la Armada²⁰³.

Pero todas las gestiones en torno a la construcción de la Escuadra de Guipúzcoa resultaron baldías, pues una Real Cédula de enero de 1679 suspendía la firma del asiento a consecuencia de las dificultades hacendísticas que la Corona padecía. Pero se insistía en que la Provincia otorgara todo su favor y colaboración al capitán Ignacio de Soroa, que, mediante otro asiento, estaba fabricando dos bajeles para la Armada de Guardia de la Carrera de Indias²⁰⁴. Al año siguiente, por Real Cédula de marzo de 1680 se solicitaba a la Provincia, que en sustitución de la escuadra se proporcionara la infantería necesaria para la tripulación de los buques del general don Miguel de Oquendo²⁰⁵.

Erigido el Consulado de San Sebastián, en 1690 decidió construir una fragata de grandes dimensiones para que actuara a modo de guardacostas para “limpiar” las costas guipuzcoanas de corsarios enemigos que dificultaban el desarrollo óptimo del comercio²⁰⁶. Hacia finales de 1690, concluida la construcción de la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, pronto se suscitó un conflicto jurisdiccional entre las justicias ordinarias y el Capitán General de Gipuzkoa por el conocimiento de las causas generadas por las presas cometidas por dicha fragata, cuestión que se analizará en el capítulo dedicado a la conflictividad en torno al corso²⁰⁷. A fines de 1692 una Real Cédula aprobaba la oferta de construcción de una fragata de corso de 50 cañones por la Provincia para la Corona a cambio de la concesión de que las apelaciones de los pleitos relativos a las presas, así como la concesión de patentes de corso, competiesen al Consejo de Castilla²⁰⁸. De todas maneras, el rey no se mostraba dispuesto a conceder todas las ventajas solicitadas a cambio de la fragata y trató también de presionar a las autoridades

203 Se insistía en que las gestiones para la firma del asiento se agilizaran para cortar “...en saçon dicha madera de que pende la maior subsistencia y duracion de los vaxeles y por quanto esta condicion es la que se remito a SM a la letra del pliego que se formo en la Junta de Motrico en que se discurrio los pocos materiales de maderamen que an quedado en esta provincia por el numero grande de navios que se an fabricado en los años pasados y continuan algunos todavia en lo qual y en algunas partidas de tablas y curbas que se llevan a Cadiz se ba experimentando cada dia y reconociendo que se ba consumiendo y apocando la madera...” (A.G.G.-G.A.O., R.33).

204 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/39.

205 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/41.

206 A.G.G.-G.A.O., R.36.

207 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/44.

208 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/47.

de la Provincia denegando o concediendo, según los casos, algunas de las peticiones. Así mientras en enero de 1693 el conocimiento de las apelaciones de las causas sobre presas fue de nuevo delegado al Consejo de Guerra, lo cual implicaba que pasaban a jurisdicción militar, en marzo reconocía a la Provincia la facultad de nombrar todos los oficiales de la fragata²⁰⁹. Ante esta situación, en las Juntas Generales celebradas en Bergara en mayo de 1693 se nombró una comisión para analizar el caso. En su dictamen consideraba que, ante la actitud de la Corona, la Provincia se hallaba exonerada de la obligación de construir la fragata de 50 cañones, aunque añadían que sería favorable su fabricación solicitando a cambio el aumento de los arbitrios del Donativo²¹⁰. Pero mediante una Real Cédula de marzo de 1694 el rey no aceptó el aumento de los arbitrios del Donativo propuestos a cambio de la fragata de 50 cañones²¹¹. Al no haberse alcanzado el acuerdo entre ambas instituciones se abandonó el proyecto de su construcción.

5.2.3. Reforma del sistema de organización de la construcción naval en el siglo XVIII

La historiografía, tradicionalmente, postulaba que durante el siglo XVIII se produjo la crisis de la construcción naval en Gipuzkoa a consecuencia de la retirada de los pedidos de la Corona²¹². Aunque el final de la Guerra de Sucesión coincidió con un nuevo despegue de la industria naval, fabricándose entre 1715 y 1730 hasta un total de 31 navíos de línea, todos ellos en el puerto de Pasaia²¹³, en lo sucesivo los pedidos de grandes barcos prácticamente se extinguieron. Entre otras causas se deben citar las consecuencias de la invasión francesa de 1719 y la reforma de la Armada emprendida especialmente por José Patiño. Efectivamente, en el contexto de las operaciones de la Guerra de la Cuádruple Alianza el ejército francés, comandado por el duque de Berwick, invadió Gipuzkoa procediendo a la quema de cinco buques de guerra que se estaban construyendo en Pasaia. Este hecho produjo que los astilleros guipuzcoanos fuesen calificados de inseguros, de manera que los pedidos para la Armada fueron descendiendo en lo sucesivo²¹⁴.

Cabe la posibilidad de que esta acción del ejército francés se debiera, además de a las evidentes razones estratégico-militares, a otras de índole más personal. Efectivamente, a finales de 1712, iniciadas las conversaciones que concluirían con la firma del Tratado de Utrecht, fue el propio duque de Berwick, a la sazón Ministro de Estado y plenipotenciario del

209 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/50.

210 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,12 ; JD IM, 2/12/48.

211 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/51.

212 Véase a modo de ejemplo: DELGADO I RIBAS, J.M.: “La industria naviera en Cataluña y en el País Vasco: un estudio comparativo (1750-1850)”, *Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos. Actas del I Coloquio Vasco-Catalán de Historia*. Barcelona: Servicio de publicaciones de la Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra, 1985, pp. 89-96.

213 ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., p. 120.

214 ODRIOZOLA, L.: “La industria naval guipuzcoana (1650-1730)...”, op. cit., pp. 44-45; Idem: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 129-130.

rey de España en las mencionadas conversaciones, quien de regreso de Utrecht, propuso a don Mateo de Castaing, francés, la construcción por asiento de dos bajeles en Pasaia²¹⁵. Pero a la postre no fueron dos, sino seis los bajeles de 60 cañones escriturados en 1713 entre la Corona y diversos asentistas, los primeros de los mencionados 31 buques construidos entre 1715 y 1730. Además la dirección y control de los asientos fue encargado por la Corona al general don Antonio de Gaztañeta, a la sazón Superintendente General de Marina, a pesar de que tal como el propio general reconocía en 1717, “...que habiendo corrido con esta dependencia en su Real nombre el excelentísimo señor Conde de Bergueyck, ministro a quien fue servido cometerla...”. Es decir, admitía que el inicial promotor de las construcciones fue el duque de Berwick -a quien otorgaba tratamiento de conde-.

En 1715, una vez concluida la fabricación de estos seis buques, ante el alcalde de Hondarribia se suscitó un pleito entre María Andrés de Joanmartindegui, viuda de don José de Castañeda, vecinos de Pasai Donibane y entre el mencionado don Mateo Castaing, desde principios de siglo “Agente de los negocios” del rey de Francia, residente en el mismo lugar, en torno a las cuentas de la construcción de uno de los navíos. Según se desprende de los datos aportados por el pleito, Felipe V exigió al duque de Berwick que los constructores contratados fuesen todos súbditos suyos. Esta condición constituía un serio escollo para el crédito del duque que había concertado verbalmente la construcción de algunos buques con constructores franceses; es más, puede que constituyese una maniobra más urdida en la corte para separar al duque del poder; de hecho en lo sucesivo el duque de Berwick dejó de figurar al frente de la dirección de los asientos firmados para la construcción de los buques. Los constructores de nacionalidad francesa apalabrados con el duque debieron llegar a acuerdos con socios naturales, como el acordado por don Mateo Castaing con don José de Castañeda para que figurara como constructor en el asiento firmado en 1713 con don Antonio de Gaztañeta para construir uno de los seis buques. Pero Castañeda falleció antes de la conclusión de la obra y en 1715 se entabló el pleito entre su viuda y don Mateo Castaing, debido a que la primera no reconocía que el segundo tuviera participación en la construcción²¹⁶. María Andrés de Joanmartindegui, entre otras, como prueba en contra de la participación de don Mateo Castaing presentó una certificación emitida en 1717 por el general don Antonio de Gaztañeta.

En dicho documento don Antonio de Gaztañeta certificaba que una de las condiciones del asiento era que no se contratase ningún extranjero para la construcción de los barcos en cuestión, y, significativamente, no hacía mención alguna del agente francés don Mateo Castaing, aún a sabiendas de que se encargó de la construcción de uno de los buques en compañía con el fallecido don José de Castañeda²¹⁷. En suma, don Antonio de Gaztañeta

215 A.M.F., E, 7, I, 32, 1.

216 Comenzó así un largo litigio que enfrentó entre sí hasta 1725 a María Andrés de Joanmartindegui, los prestamistas que concedieron créditos a su difunto marido para afrontar la construcción del navío y don Mateo Castaing (A.M.F., E, 7, III, 8, 7).

217 “Don Antonio de Gastañeta, General de la Artillería de la Armada de Oceano y Superintendente General de esta Marina de Cantabria, y don Joseph de Llano Veedor General de ella

Certificamos que Su Magestad (Dios le guarde) fue servido cometernos los ajustes y asientos para la fabrica en rosca de seis vageles de guerra de a sesenta cañones; y que habiendo corrido con esta dependencia en su Real nombre el

sustituyó al duque de Berwick en la dirección de los asientos firmados con diversos particulares para la construcción de estos seis buques de guerra.

Es más, desde 1715, a partir del advenimiento de Julio Alberoni al gobierno de la Monarquía, consta que el duque de Berwick se hallaba de nuevo en Francia, siendo nombrado gobernador de Guyena en 1716, dando fin al proceso sustitutivo del inicial equipo de gobierno de la Monarquía de origen francés por otro de origen italiano, auspiciado por la reina Isabel de Farnesio. La política de Alberoni se dirigió a recuperar algunos territorios de Italia para lo cual inició la reorganización de la Armada. El general don Antonio de Gaztañeta fue uno de los artífices de esta política, en lo concerniente, tanto a la dirección de la construcción de los barcos de guerra, como al desarrollo de las campañas militares de conquista de Cerdeña (1717) y Sicilia (1718)²¹⁸. Con la derrota de la batalla de Cabo Passaro frente a la escuadra inglesa del almirante Byng, se inició la Guerra de la Cuádruple Alianza que culminó con la invasión francesa (1719), dirigida en Gipuzkoa, precisamente, por el duque de Berwick, que forzó la caída de Alberoni y el abandono de la política belicista de España.

En suma, detrás de la quema de los cinco barcos en Pasaia, que se construían bajo las directrices de don Antonio de Gaztañeta en concordancia con la política intervencionista de Alberoni, por las tropas francesas dirigidas por el duque de Berwick, uno de los iniciadores o promotores de la reconstrucción de la Armada española con barcos construidos precisamente en Pasaia, puede que se esconda la lucha por el poder que se produjo a raíz del matrimonio de Felipe V con Isabel de Farnesio en 1714. Con la nueva reina ascendió al poder un nuevo grupo, encabezado por Alberoni, favorable a la intervención en Italia y por tanto a la revisión del Tratado de Utrecht, en sustitución del anterior más afín a la política francesa y por tanto favorable al mantenimiento del orden establecido por dicho tratado. En este sentido, téngase en cuenta que Francia fue integrante de la Cuádruple Alianza, creada para hacer valer los preceptos del Tratado de Utrecht, uno de cuyos negociadores, en nombre de España, fue precisamente el duque de Berwick. Por tanto, se puede plantear la hipótesis de que los penosos acontecimientos ocurridos en 1719 en Pasaia fueron la culminación de la “venganza política”, iniciada con el desastre de Cabo Passaro en 1718 y urdida por el entorno del duque de Berwick y los favorables al mantenimiento de las estipulaciones de Utrecht en contra de quienes reclamaban su revisión y en contra de quienes menoscabaron su crédito e influencias en la Corte hasta separarle de la dirección de la construcción de buques para la Armada en Pasaia.

Sea como fuere, a partir de estos acontecimientos se hizo patente la inseguridad de las

excelentísimo señor Conde de Bergueyck, ministro a quien fue servido cometerla, entre otras prevenciones que nos hizo para el acierto, como para que qualquiera veneficio çediese a los naturales españoles: fue una que no se diese asiento ni se contraxese obligacion con ningun extranjero. En cuya atencion ajustamos con don Joseph de Castañeda ya difunto vecino que fue de este lugar de los Pasajes, la fábrica en rosca de un vagel de los seis espresados, como consta de la escritura que pasó por testimonio de Francisco de Carrion, escribano, quedando de acuerdo que su execucion correria por el Maestro de fabricas Miguel de Echeveste, segun las guias que yo el dicho don Antonio de Gastañeta le daría...” (A.M.F., E, 7, I, 32, 1).

218 VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta...*, op. cit.

instalaciones guipuzcoanas²¹⁹, lo que constituyó un acicate más para la acentuación de la reforma de la Armada, uno de cuyos pilares fue posteriormente la creación de los Reales arsenales, donde se construirían, en lo sucesivo, la mayoría de los grandes barcos de combate. De todas maneras, Odriozola prueba en su tesis que a lo largo del siglo XVIII no se produjo la crisis mentada tradicionalmente por la historiografía. La industria naval guipuzcoana se adecuó a la nueva situación, dedicándose a satisfacer la creciente demanda de barcos mercantes, entre los que destacan los construidos para las grandes compañías comerciales, como la Compañía Guipuzcoana de Caracas o la Compañía de Filipinas. Tampoco cesaron del todo las construcciones para la Armada, construyendo un buen número de barcos en momentos concretos en que la demanda superaba las capacidades productivas de los arsenales. Por tanto, la industria naval guipuzcoana no perdió su anterior carácter estratégico, al contrario, los nuevos arsenales continuaron demandando y, en cierto modo, dependiendo de la mano de obra especializada guipuzcoana y de los pertrechos y piezas para la construcción que se producían en la provincia de forma casi exclusiva²²⁰. En suma, continuaban en vigor la especialización y el sistema de organización de la industria naval guipuzcoana fraguados durante el siglo XVII, aunque las transformaciones acaecidas a partir, sobre todo, de 1719 obligaron a su adecuación. Por supuesto este proceso no estuvo exento de conflictos, que una vez más, se centraron, mayormente, en torno al control de la disposición de las materias primas y de la mano de obra.

5.2.3.1. Producción y disposición de materiales para la construcción naval

La especialización de la industria naval guipuzcoana en la fabricación de barcos de gran tonelaje, tanto para la Armada como para actividades marítimas que precisaban de embarcaciones de cierta envergadura, como el comercio con América o las pesquerías transoceánicas, posibilitó que la provincia se convirtiera en uno de los principales centros de producción y de comercialización de efectos navales y de materiales específicos para la fabricación y reparación de barcos²²¹. En torno a los dos principales focos de localización de la industria naval -puerto de Pasaia y curso bajo del Oria- se produjo una importante concentración de manufacturas dedicadas a la elaboración de estos materiales. De todas maneras, el principal núcleo manufacturero era el puerto de Pasaia. Efectivamente, a la demanda generada por sus astilleros, había que sumar la derivada de constituir el principal puerto de refugio tanto de la flota pesquera guipuzcoana y de parte de la labortana como de

219 Con todo la explicación de la “inseguridad” de las gradas guipuzcoanas no se debe aceptar sin más; Las acciones de las fuerzas aliadas durante la Guerra de la Cuádruple Alianza se extendieron a todo el Cantábrico: La escuadra inglesa destruyó en Santoña tres buques de guerra y material para la fabricación de otros siete; en Ribadeo otros dos pequeños buques de guerra; más buques en Vigo y Pontevedra. Pero ello no fue óbice para el establecimiento del astillero real de Guarnizo (Cantabria) o del arsenal del Ferrol más adelante. Ello hace sospechar que hubiera otras causas, por ahora desconocidas, que desencadenaron el traslado.

220 ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit.

221 Con respecto a los efectos férricos, la Armada, principal cliente de hierro de toda la Península durante el siglo XVIII, se surtía sobre todo en Bizkaia y Gipuzkoa, de manera que la industria ferrona vasca desempeñó un papel crucial en el desarrollo de las actividades de los arsenales de la Armada. Véase: TORREJÓN CHAVES, J.: “Estructura y organización de la producción en los arsenales de la marina española del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 74 (2001), pp. 67-74.

buques de la Armada y de diversos barcos dedicados a otras actividades de comercio y corso, naturales o extranjeros, que frecuentemente recalaban; de manera que las labores de reparación y apresto de todas esas embarcaciones precisaban de una importante concentración de mano de obra especializada y de pertrechos navales.

Anteriormente se han mencionado algunos ejemplos de esta concentración manufacturera de Pasaia durante el siglo XVII, como, por ejemplo, la cordelería ubicada en el astillero real de Bordaborda²²². La importancia manufacturera de Pasaia adquiere aún mayor relieve si se tiene en cuenta que los astilleros del Oria, el segundo centro más importante de construcción naval de Gipuzkoa, en cierto modo dependían de las manufacturas específicas elaboradas en Pasaia. Efectivamente, una de las principales actividades de los marineros de Orio consistía en importar clavetería desde los centros de producción, ubicados en Pasaia, para los astilleros del valle del Oria. Este tráfico debió adquirir bastante volumen pues en 1666 el Regidor Torrero de Pasaia -representante del dominio jurisdiccional detentado por San Sebastián sobre el puerto- procedió a imponer rentas a las pinazas de Orio dedicadas a esta tarea. Tras la denuncia de los alcaldes de Orio, se inició un proceso en la Provincia que resultó favorable a la exención hasta entonces disfrutada por los marineros de Orio²²³. Aún a principios del siglo XVIII los astilleros del Oria continuaban de algún modo dependiendo de las importaciones de las claveterías del entorno de Pasaia y San Sebastián. Hecho atestiguado en un pleito suscitado en 1706 por el importe de clavos, cabillas y otros herrajes suministrados por Antonio de Olaberria, vecino de San Sebastián, a Tomás de Miranda, maestre constructor de Orio, para la construcción de una fragata de 60 toneladas, encargada por Esteban de Escurrechea, vecino de San Sebastián²²⁴.

Más adelante se hablará acerca de los intentos de algunos municipios por imponer nuevos derechos al transporte de madera para los arsenales que en grandes cantidades realizaban los asentistas de madera durante la segunda mitad del siglo XVIII. Anteriormente, también se produjeron hechos similares, pero en esta ocasión en torno al transporte de madera y otros materiales a los dos principales centros constructores de Gipuzkoa, como el mencionado caso de los derechos exigidos en Pasaia por el Regidor Torrero. En la cuenca del Oria en 1740 estalló un conflicto entre los constructores navales de Orio y entre los arrendadores y poseedores de la rentería de Arrazubia. Las maderas procedentes de los montes de Aia se concentraban en esta rentería en donde se embarcaban en gabarras para su traslado a los astilleros de Orio o eran acarreados por bueyerizos a astilleros más cercanos. Según el arancel de esta rentería, el mismo que se aplicaba en la de Bedua en el valle del Urola, cada codo de madera transportada debía un maravedí de plata. Pero el arrendador de la rentería de Arrazubia, propiedad de los condes de Peñafiorida, encargado de percibir esta renta, comenzó a imponer diversas exacciones consistentes en obligar a los constructores dueños de la madera a contratar sus servicios de gabarrero y bueyerizo en contra de la anterior libertad. Los constructores procedieron a abrir un camino en el monte para evitar el paso por Arrazubia y el

222 A.G.G.-G.A.O., R.33.

223 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/25.

224 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1922.

importe de estos derechos y exacciones. Ello desencadenó diversos pleitos que concluyeron en 1741 con la adopción de un acuerdo entre los condes y su arrendador y Juan de Lerchundi, Juan de Arizmendi y Asensio de Azpillaga, maestros constructores de Orio. Según el acuerdo, en lo sucesivo los constructores transportarían sus maderas por la rentería pagando únicamente los derechos contenidos en el arancel de un maravedí de plata por cada codo de madera y los arrendadores de la rentería respetarían la libertad de contratación de gabarreros y bueyerizos²²⁵.

Los puertos guipuzcoanos concentraron además una importante actividad de comercialización de materiales para la construcción naval. Esta industria dependía de las importaciones desde el extranjero de diversos materiales como jarcias, cáñamo, lonas, madera de pino para vergas y tablonería, brea, etc. Pero al mismo tiempo eran habituales las más o menos fraudulentas exportaciones al extranjero de otros materiales y de tecnología. Quizás el caso más destacado sea el de Hondarribia, donde se elaboraban grandes cantidades de remos con la madera que llegaba por la ruta del Bidasoa desde los extensos hayedos del norte de Navarra. Aunque en principio iban destinados a otros dominios del rey de España, lo cierto es que, en contra de la legislación real, frecuentemente se exportaban a territorios bajo soberanía francesa e incluso otros territorios más alejados como Portugal y Holanda. En 1702 una real orden prohibía la extracción de madera sin licencia expresa del rey, en cuya aplicación don

225 "...a instancia de los dichos señores condes como poseedores de esta cassa y su lonja y puertto se recurrio a la Diputtacion de esta M.N. y M.L. Provincia de Guipuzcoa para que mandase observar el arreglamiento de derechos de la referida lonxa de Arrazubia y pagasen los mismos derechos de maderamen y tabla que se adeudan en la de Bedua por ser iguales los de ambas lonxas. // (fol. 90 v.) Y aviendose expedido despacho fueron en su virtud demandados ante la justicia ordinaria de la dicha universidad el año proximo pasado por testimonio de mi el dicho escribano; Y que estando mui adelantada la caussa...llego a noticia de los referidos señores condes que el dicho Asencio de Azpillaga sin pagar derechos condujo al astillero de la dicha villa de Orio porcion de maderamen a cuiu causa se querello a principios del presente año en el tribunal del Corregimiento... // (fol. 91 r.)... Y al mismo tiempo se les participo a los dichos señores Condes que por no pagar derechos avian dispuesto Leon de Echanique y los dichos Juan de Arizmendi, Juan de Lerchundi y otros un camino por cerros pasando en parte por las jurisdicciones de los dichos señores condes y de don Joseph Juachin de Corral y que en su formacion se avia rozado y ocasionado algun perjuicio en el therreno que ocupa dicho camino por lo que dieron otra querella contra los suso dichos...// (fol. 91 v.) Y es asi que los dichos Asencio de Azpillaga y Juan de Lerchundi se opusieron en dicho pleitto civil, no por que no reconocen que son devidos los derechos de maravedi de plata corriente por codo de todo jenero de maderamen y tabla como se pagan en la precitada lonxa de Bedua, sino para no gravarse con otros derechos que indevidamente exixia y cobrava el casero de dicho puertto y el ferron de esta dicha casa con el pretexto de no poder balerse los dichos fabricantes de bueierizos que quisiesen ni de gavarras que dispusiesen sino dever nezesariamente balerse de los susodichos; en lo qual no hallando titulo ni razon que les persuadiese a igual restriccion se les ocasionava graves perjuicios no solo en la tira de derechos indevidos sino es tanvien en la detencion a cuiu causa por descuidos de // (fol. 92 r.) los ya referidos perdian las mareas y ocasiones de transportar... Y que aora enterados dichos condes de lo expresado avian condescendido con la peticion e instancia que se les avia echo para que no aia mas novedad en tira de derechos que en la referida de Bedua, en la que qualquiera fabricante se bale de los buierizos, junttas y gavarras que quisiere con total independencia de los dueños de aquella lonxa, y que con igual livrtad se proceda // (fol. 92 v.) en la referida lonxa de Arrazubia sin conexion ni dependencia alguna con los arrendadores de puertto, ferreria y lonxa, an benido en otorgar escriptura de ajuste obligandose los suso dichos...que aian de pagar a razon de maravedi de plata corrientte por cada codo de maderamen y tablazon llevando la quenta de codos el arrendador o arrendadores que hubiese en dichos puertto, lonxa y ferrerias...// (fol. 93 r.)...y este quedando en su pie y fuerza dicho aranzel de Arrazubia en lo que mira a los demas jeneros; Y los dichos Condes en que se observara yqual livrtad y franqueza que en la dicha de Bedua en quanto al transporte de dichos materiales y maderamen desde el expresado puerto asta el mencionado astillero sin que los arrendadores presentes y los que hubiere en adelante tiren mas derechos que los de dicho maravedi de plata corriente ni puedan ocuparse sin ser llamados ni tengan derecho alguno de ser preferidos por el tanto en dicha conduccion..." (A.H.P.G., 1/1367).

Francisco de Necolalde, Superintendente de Montes y Fábricas, procedió a embargar todos los materiales de madera (duelería, remos, etc.) acumulados en Hondarribia e Irun para su exportación a Francia²²⁶. Pero en 1715 otra real orden autorizaba las exportaciones de remos destinadas a otros súbditos de la Corona. Así en lo sucesivo, las importaciones de madera para la fabricación de remos irían acompañadas de guías o certificados a firmar en el destino y precedidas de solicitudes de licencias de extracción, remitidas por el concejo de Hondarribia al virrey de Navarra²²⁷. Autorización confirmada en 1724, con insistencia de la prohibición de extraer madera al extranjero²²⁸.

Un caso muy significativo de exportación de tecnología es el relativo a las anclas. Todos los autores que se han aproximado al tema de la fabricación de anclas coinciden en que Gipuzkoa constituyó desde la Baja Edad Media un importante centro de esta industria hasta la segunda mitad del siglo XVII. Añaden que desde entonces, a medida que crecían las dimensiones de los grandes bajeles de guerra, la industria ancorera guipuzcoana se mostró incapaz de producir anclas lo suficientemente grandes como para suplir las necesidades de la Armada, de manera que se recurrió a su importación desde Holanda y Francia. Esta situación se mantendría hasta fines de la década de los 30 del siglo XVIII, en que merced quizás al más famoso y mentado acto de espionaje industrial, cometido por Juan Fermín de Guilisasti en los meses que permaneció en Holanda, se introdujeron los procedimientos de fabricación de grandes anclas²²⁹.

Sin desmerecer para nada los méritos de Juan Fermín de Guilisasti, la documentación consultada pone en entredicho las hipótesis mantenidas hasta el momento acerca de la incapacidad de la industria ancorera guipuzcoana de producir grandes anclas antes de sus aportaciones técnicas. Efectivamente, en un pleito datado en 1710 consta que Fermín de Guilisasti, padre del famoso Juan Fermín, estuvo fabricando anclas con su equipo de oficiales al servicio de la Armada del rey de Francia en el arsenal ubicado en el barrio de Saint-Espirit

226 A.M.F., E, 6, V, 2, 4.

227 En este expediente del Archivo Municipal de Hondarribia se conservan algunas de estas solicitudes y permisos de extracción de remos. Por ejemplo, en diciembre de 1715 el virrey de Navarra daba permiso para extraer 120 carretadas de remos: “Rezivo su carta de VS de 29 del pasado en que me pide que al capitan Christoval Diez dé permiso para sacar de este reyno ciento y veinte carretadas de remos en bruto, para conducirlos a esa lonja a hacerlos labrar y emplearlos en los reinos de España; Y respecto de que SM por su Real Orden de 4 de febrero de este año se sirve mandar no se ponga embarazo en la extraccion de semejantes maderas quando fuere para su real servicio o para uso de los naturales haciendo obligacion de traer de buelta guia...”.

En febrero de 1716 Hondarribia solicitaba al virrey permiso para la importación de 340 “orgas” (carros) de remos en bruto. Permiso concedido al día siguiente de su solicitud (A.M.F., E, 6, V, 2, 4).

228 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/64.

229 Entre otros véanse: CARRIÓN, I.M.: “La fabricación de grandes anclas de navíos...”, op. cit.; ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 282-342; Idem: “Un proyecto de empresa pública en Guipúzcoa: La Real Fábrica de Anclas de Rentería”, *Revista de dirección y administración de empresas*, 3 (1996); Idem: “La Real Fábrica de Anclas de Renteriola: Un intento fallido”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XLVI (1990); TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: “Juan Fermín Guilisasti, maestro ancorero”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 685-706.

de Bayona durante dos años comprendidos entre los años 1692 y 1698²³⁰. A la luz de estos datos se debe desechar la incapacidad de la industria ancorera guipuzcoana de finales del siglo XVII para fabricar grandes anclas adecuadas para los buques de guerra. Aunque en el documento no se especifica el tipo de anclas que Guilisasti fabricó en Bayona se puede suponer que no sería contratado por la Armada francesa para la elaboración de anclas de pequeñas dimensiones que no revestían de dificultades técnicas. Al contrario sería contratado para proveer de grandes anclas a los buques de guerra construidos en el arsenal bayonés, como parte de la política que inició Colbert en los años 60 del siglo XVII, estableciendo diversas fábricas de anclas para la Armada y contratando al efecto maestros ancoreros holandeses que enseñaron a los franceses las técnicas de fabricación de grandes anclas²³¹. Apreciación que adquiere mayor relieve si se considera que la contratación de Guilisasti se produjo en plena Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697) que enfrentó entre otros a Francia y España. Es decir, Fermín de Guilisasti ofreció sus servicios en una actividad de gran peso estratégico para la Armada enemiga en plena conflagración bélica.

Puede que esta actitud poco patriótica de Fermín fuese la razón por la que sus sucesores acallaron sus actividades, recayendo toda la gloria de precursor en su hijo Juan Fermín y en su viaje de espionaje a Holanda²³². Sea como fuere, el contacto de los Guilisasti con las técnicas holandesas de fabricación de anclas se produjo con anterioridad al viaje a Holanda de Juan Fermín, ya que eran las que se empleaban en la Armada francesa en las últimas décadas del siglo XVII. Y además, consta que antes de la mencionada odisea, los Guilisasti construían grandes anclas, pues en las Juntas Generales de Zestoa de 1704 Fermín de Guilisasti, antiguo servidor de la Armada francesa, y su padre Manuel se quejaban de que San Sebastián no permitía el tránsito por los caminos de su jurisdicción de carros que transportaban las anclas debido a que por su gran peso se destrozaban los caminos²³³. Son innegables el prestigio y la calidad de las producciones de Juan Fermín de Guilisasti, según Carrión por conseguir combinar los procedimientos tradicionales de fabricación de anclas con las técnicas de soldadura holandesas²³⁴. Prestigio que permitió a Juan Fermín de Guilisasti alcanzar un acuerdo con la Armada en 1738 para el suministro de las anclas de que precisaba, aunque con

230 El pleito se suscitó debido a que María de Lizardi, posadera de Bayona reclamaba a Fermín de Guilisasti el importe del alojamiento y manutención de todo su equipo que, "...aora diez y ocho años poco mas o menos bivio mi parte en la ciudad de Bayona y tubo possada en ella, y en este tiempo Fermin de Guilisasti vezino de la villa de Usurbil asistio en dicha ciudad con sus oficiales en su fragoa en tiempo de dos años travajando ancoras para navios para el Rey Christianissimo de Francia..." (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1968).

231 CARRIÓN, I.M.: "La fabricación de grandes anclas de navíos...., op. cit., p. 550.

232 El propio Carrión se hace eco de que desde el siglo XVIII se confirió a Juan Fermín de Guilisasti un tratamiento de héroe mítico, capaz de arrebatar los secretos técnicos al poderoso enemigo. Los mitos de "San Martín txiki" son muy extendidos en el País Vasco. A este mítico personaje se le atribuyen la introducción entre los humanos de las técnicas de cultivo del trigo, nabo y maíz, las de construcción de sierras y ejes de molinos, y significativamente la de la soldadura del hierro. Todo ello merced a actos de espionaje cometidos contra poderosos personajes y monstruos míticos -Diablo, Basajaun, etc.- (CARRIÓN, I.M.: "La fabricación de grandes anclas de navíos...., op. cit., p. 552; BARANDIARAN, J.M.: *Diccionario de mitología vasca*. San Sebastián: Txertoa, 1984, pp. 175-176).

233 CARRIÓN, I.M.: "La fabricación de grandes anclas de navíos...., op. cit., p. 551.

234 CARRIÓN, I.M.: "La fabricación de grandes anclas de navíos...., op. cit., pp. 552-553.

lo expuesto hasta el momento se debe poner en entredicho la absoluta realidad del acto de espionaje industrial emprendido por Juan Fermín de Guilisasti. Este relato, como cualquier otro mito de origen, busca el ennoblecimiento y la justificación de los intereses del protagonista y de sus allegados. Efectivamente, esta tradición fue originada y fomentada por los propios Guilisasti en el contexto de una serie de conflictos que acaecieron en torno a la creación y ubicación de la Real Fábrica de Anclas²³⁵.

El origen de los conflictos hay que situarlo en la competencia en torno a la disponibilidad de materias primas, concretamente de carbón vegetal, de las fábricas de anclas. Juan Fermín de Guilisasti inició sus construcciones para la Armada en la ferrería de Arrazubia, ubicada en la cuenca baja del Oria, concretamente en el término municipal de Aia. Pero a comienzos de la década de los 40 se encontró con crecientes dificultades para abastecerse de leña para carbón en las inmediaciones de Aia. Guilisasti propuso al corregidor que se le concediera la preferencia para la adquisición de leña, al tiempo que el Ministro de Marina de San Sebastián juzgaba oportuno que se le otorgaran algunos privilegios de índole jurisdiccional, para eximirle, precisamente, de la acción jurisdiccional de las autoridades de los concejos, a los que pertenecían la mayoría de los bosques de Gipuzkoa. Guilisasti propuso en 1744 la erección en Arrazubia de una Real Fábrica de Anclas que gozaría de preferencia de disposición de materias primas y de empleo de mano de obra y dependería de la justicia militar, eximiéndola de la ordinaria²³⁶. Con ello pretendía contrarrestar toda competencia en torno a la disposición de materias primas y mano de obra, así como de las producciones de otras fábricas de anclas que existían en torno a los centros navales del Oria y del puerto de Pasaia.

Don Manuel de las Casas, Ministro de Marina de San Sebastián, consciente de la gran oposición que la propuesta de Guilisasti iba a experimentar por parte de los municipios e interesados en la industria ferrona del entorno, propuso en 1747 la erección de la Real Fábrica en la arruinada ferrería de Renteriola Olalde de Errenteria. Se aprobó el proyecto y para 1750, prácticamente, se habían terminado las obras de construcción de las instalaciones. Pero fue precisamente este año cuando estalló el conflicto que culminó con el fracaso del proyecto de la Real Fábrica de Anclas de Santa Bárbara, de Renteriola. El detonante fue el suministro de leña para el carbón de la fábrica. El Ministro de Marina, con el propósito de asegurar el suministro de carbón alcanzó en 1750 un acuerdo con San Sebastián. La ciudad proporcionaría la leña necesaria de los Montes Francos del Urumea, pertenecientes a su jurisdicción, aunque el usufructo de sus recursos madereros se repartía mediante un antiguo convenio entre San Sebastián, Hernani y Urnieta. La ciudad veía en el acuerdo suscrito con el Ministro de Marina un medio para apropiarse de todo el usufructo de los Montes Francos y de aumentar sus ingresos provenientes de la venta de leña.

235 La primera referencia al acto de espionaje se halla en una comunicación remitida por Juan Nicolás de Guilisasti, hermano de Juan Fermín, al Ministro de Marina de San Sebastián don Manuel de las Casas en 1750, en plena refriega por la obtención de la Real Fábrica (CARRIÓN, I.M.: "La fabricación de grandes anclas de navíos...", op. cit., p. 552).

236 CARRIÓN, I.M.: "La fabricación de grandes anclas de navíos...", op. cit., pp. 557-558; ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 285-286.

Los principales perjudicados eran los ferrones del Urumea, fuertemente representados en el concejo de Hernani, que con el incumplimiento de la concordia para el reparto de la leña de los Montes Francos perdían el disfrute del derecho de tanteo que les permitía la adquisición de la leña a muy bajo coste²³⁷. También se perjudicaba directamente al concejo de Hernani que además de perder los ingresos provenientes de la parte de leña que le correspondía, se veía desprovista de la leña necesaria para las ferrerías de su jurisdicción, una de las cuales, la de Fagollaga, era de propiedad municipal. Al haberse adoptado el acuerdo con San Sebastián al margen de los otros dos municipios, dos representantes de Hernani se reunieron con el Intendente de Marina, quien les informó que el Real Servicio estaba por encima de cualquier concordia local. Hernani transmitió su descontento al concejo de San Sebastián, pero la ciudad le respondió a favor de la supresión de la concordia entre los tres municipios con la excusa de que el Servicio Real así lo exigía. La villa de Hernani recurrió a la obtención del apoyo del padre don Manuel de Larramendi, uno de los principales intelectuales guipuzcoanos de la época. Larramendi intervino también por intereses particulares pues era pariente de doña Josefa Gregoria de Beroiz, propietaria de la ferrería de Picoaga. El padre Larramendi remitió en nombre de la villa una réplica a San Sebastián insistiendo en que las concordias, fueros y demás ordenanzas de índole local no debían ser derogadas en razón del Real Servicio, como San Sebastián pretendía, acusándola de valerse de la excusa del Real Servicio en beneficio propio²³⁸. San Sebastián respondió a la villa de Hernani tratándola de

237 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 160-161.

238 “La carta de VS de 24 del corriente me ha sorprendido enteramente y me ha sugerido el sentimiento melancólico de que VS se ha cansado sin duda en la continuación de la amistad y favor que le he debido hasta aquí; lo qual me es tanto mas sensible quanto por mas que examino mi conducta no encuentro haver dado el mas mínimo motivo para este desvío de VS que me ha sido muy sensible. Esta carta de VS es consiguiente a la mía de 4 del mes pasado en que suplicaba se sirviese VS de asignar un día de la primera semana para la almoneda de los montes francos y que esto fuese quanto antes porque assi me convenia. El haver condescendido VS a mi suplica sin mas dilaciones huviera sido continuarme su favor y la practica inconcusa que se ha observado desde la Concordia, pues aun no se havia atravesado el obice poderoso que VS cita. Yo pensaria que para evitar aquellas dilaciones nada involuntarias havia de bastar la practica y justicia que yo concibo, y nuestra no interrumpida amistad y correspondencia: pero veo que para continuar aquellas dilaciones han sido mas fuertes otros impulsos ajenos que se llaman del zelo y del bien publico, como si aca no huviera obligacion de entender esos nombres. En fin apura esperar VS ha logrado una grande ocasion de manifestar su zelo y generosidad al Real Servicio, condescendiendo gustoso con el señor Intendente aunque sea a pesar de nuestra correspondencia de una practica tan antigua y de una concordia establecida despues de tantos pleitos y debates, y confirmada por el rey y su Real Consejo, que nos ha servido hasta aqui como una ley inviolable. Pero ya cree VS que atravesandose el Real servicio y sus intereses no tienen subsistencia en su perjuicio ningunas concordias ni escrituras; y creera tambien VS que al nombre del Real Servicio deben ceder todos los Fueros y derechos de las republicas y de los particulares, aunque quedemos arruinados todos para siempre.

A ninguna otra Republica he cedido ni cederé jamas en la fidelidad y zelo al Real Servicio, que tengo siempre sobre las niñas de mis ojos: no el Real Servicio de solo nombre u antojo y en boca de qualquiera que quiera valerse de esse nombre; sino en la realidad y verdad como los mismos Reyes entienden su Real Servicio y quieren que lo entiendan sus vasallos. A cada paso se suplica de los ordenes del Rey que miran a sus intereses y Real Servicio, y a cada paso se obedecen y no se cumplen, que es formula de las leyes de Castilla: y no por esso se ofende el Rey ni se quita al Servicio Real, el qual no quieren los reyes que tenga lugar con ruina de los pueblos y vasallos, y con quebrantamiento de solemnes escrituras y concordias que sirven de leyes y de derechos fundados en justicia: y por esso quieren y mandan en sus leyes, que quando sus rescriptos se rozan con algo de esto supli-// (fol. r.) quen, propongan, representen. El señor intendente propone el Real Servicio: pero ha leído VS en su despacho que se ponga esta nueva fabrica con ruina de nadie y que no se considere qualquiera daño o de republica o de particulares, y que nadie tiene que quejarse, ni que suplicar, ni que representar alla arriba? Ha leído VS si el despacho tiene alguna clausula revocatoria diciendo que se haga la nueva fabrica no obstante qualquiera escritura y solemne concordia que pueda obstar su contrario? Bien seguro estoy que nada de esso ha leído VS en el despacho y no estoy menos seguro de que nada de esso puede haver en el despacho. Y segun estoy informado es nueva jurisprudencia y nuevo moral que al

envidiosa de su acuerdo²³⁹.

Pero las gestiones de la villa no concluyeron. Ante la persistencia de la actitud de San Sebastián en contra de los demás interesados en los recursos forestales de los Montes Francos del Urumea, maduró en junio de 1750 la idea de proponer al rey el establecimiento de un asiento para la fabricación de anclas para la Armada en las herrerías de Hernani. Procedió además a recabar el apoyo de otros individuos de prestigio, en este caso, nada menos que del propio Juan Fermín de Guilisasti, quien ante el proyecto de Hernani insistía que “...no se encontraran en el territorio de Guipuzcoa las ventajas que en essa villa...”. La razón del apoyo de Juan Fermín de Guilisasti a la causa de Hernani habría que buscarla quizás en el rechazo del Ministro de Marina de San Sebastián al establecimiento de la Real Fábrica de Anclas en Arrazubia. El concejo remitió al Intendente de Marina un borrador del memorial redactado por el padre Larramendi para el rey, exponiendo que el proyecto de Renteriola supondría la ruina de las herrerías de Hernani y ofreciendo la fabricación de 1.500 quintales anuales de anclas para la Armada en las herrerías de Fagollaga, Ereñozu y Picoaga, de Hernani. Ante el rechazo mostrado por San Sebastián y el Ministro de Marina de dicha ciudad al proyecto de Hernani, esta villa remitió una comunicación a la primera solicitando que se adhiriera a su proyecto y que en caso contrario estaban dispuestos a iniciar acciones judiciales en el Consejo de Castilla en defensa de la concordia de los Montes Francos, que gozaba de confirmación real²⁴⁰.

Servicio Real en (ILEGIBLE) y sin sus legítimas condiciones ayan de ceder escrituras, concordias, derechos, fueros, haciendas, libertades. El señor intendente es mui avisado y prudente para haver entendido el Real Servicio en sentido tan ageno; y no estrañaria que las partes damnificadas y obligadas por concordia aprobada por el Rey, recurriessemos a su Magestad a proponerle nuestra cuita y agravio, y esperaba yo de VS este aliento. Estimare a VS que haga presente este mi sentir al señor Intendente de quien sabra que ni es contra el Servicio Real ni contra el respeto debido a la Magestad el alegrar y mantener en terminos habiles cada uno su derecho. No me queda mas consuelo que asegurarme VS que el señor intendente tomaba de su cuenta el allanar dichos reparos pues no dudo de su mucha capacidad y justificacion que hallara de arbitrios para conciliar al Real Servicio sus respetos sin nuestra ruina y perdicion...” (A.M.H., C, 5, III, 3, 2).

239 “...No ay republica que no conciba ser la mas fina, mas amante y mas promptta en servir a su Rey; y sin duda este conceptto y la emulacion de la dicha que he logrado han mobido a VS a escrivirme en terminos de no poderle satisfacer...” (A.M.H., C, 5, III, 3, 2).

240 “He suspendido responder a VS y a su cartta de 30 de maio hasta verme libre de varias graves ocupaciones que me ha causado un proietto en maior servicio del Rey, cuijo pensamientto me le ha ocasionado la cittada cartta de VS...”

Dame VS cuenta de la ultima contrata con el señor yntendentte. Contrata sobre bienes agenos, obligados con escrituras y concordias confirmadas por el Rey. Contrata sin cittacion ni noticia de los otros dueños e interesados. Contratta en que VS se ostentta dueño absoluto no solo de los Francos sino tambien de sus frutos. Diria mil vezes que no he leido contrata mas nula y mas contra las leyes, si mas vezes no se me ofreciera que VS me havia de censurar de precipitada y de falta de modo civil y urbanidad debido, político y amistoso. Pero lo reservare para el Consejo Real de castilla, donde sabra VS si seria vicioso el pleitto que se pusiese a la injusticia y a la nulidad de la contratta, como VS lo decide antes de tiempo y sin oir parttes en esta su cartta. Lo reservare, digo, si no tuviera efecto el proietto que propongo a su Magestad sobre fabrica de anclas con tantas venttajas del Servicio Real...

Hacese VS cargo de que sus Francos esttan afectos a ciertas concordias en las herrerias del Urumea. Pero no importa; porque añade la contrata, que debe ser preferido ante todas cosas al servicio del Rey, contra el qual no pueden obrar dichas antiguas concordias, por haverse celebrado sin presencia del caso actual de la creacion de Renteriola. Si no se desdeña VS, sirvase de reparar lo que escribi a VS sobre este puntto, que quedo sin mas respuestta que el recurso al agravio imaginado en mi falta de política y demas nombres. Quando ha mandado el Rey que se atropellen escrituras, contratos, concordias y se arruinen los pueblos sin publica utilidad del Reyno? Publicar

Las alegaciones de Hernani mostraban a las claras el irregular proceder de San Sebastián y la justicia de las reclamaciones de la villa. Además se apoyaban en concordias y escrituras confirmadas por la Corona, que la contrata firmada entre San Sebastián y las autoridades de marina desobedecían, y en que cualquier alto tribunal mandaría su estricta observancia. San Sebastián a los dos días de la comunicación de Hernani era ya consciente de que sus pretensiones carecían de base jurídica y que consecuentemente la proyectada Real Fábrica de Renteriola sin el recurso de la leña de los Montes Francos fracasaría. Pero en vez de sumarse a la invitación de Hernani, procedió a intrigar en Urnieta, el tercer usufructuario de los recursos forestales de los Montes Francos, a fin de obstruir el proyecto hernaniarra. San Sebastián expuso a Urnieta los perjuicios que se ocasionarían a los recursos forestales de los Montes Francos de resultar el asiento para la fabricación de anclas, que Hernani proponía al rey. Ambos municipios decidieron convocar una junta de los tres interesados, instando la presencia de Hernani bajo amenazas de recurrir a los tribunales, a fin de modificar los artículos de la concordia, referentes al derecho de tanteo que desde 1671 fijaba el precio de la carga de leña en 15 reales de vellón. Por supuesto San Sebastián y Urnieta, a fin de engrosar sus ingresos, deseaban la eliminación de este derecho de tanteo o tasa tan favorable para los ferrones de Hernani²⁴¹. Este sorprendente giro de San Sebastián movió a Hernani a buscar de

que la contrata se funda en bien comun y publica utilidad de España es hacernos ciegos y mui pobres de espíritu. Tenga el Rey Fabrica Real de Anclas; pero por qué en Renteria con tales perjuicios y ruinas mas que en toda la costa septentrional sin perjuicios ni daños? El Rey manda que sea en Rentteriola. Sea asi: pero es mandamiento consiguiente al informe que se la ha embiado. Huviera VS informado la realidad, los perjuicios arriba puestos, la ninguna necesidad de ferreria nueva para la fabrica de anclas, de palacio, huertas, molino, tierras etc. y el mas facil y pronto servicio del Rey sin tanto estrepito y violencia...

Ni esto lo digo por la emulacion de la dicha que VS ha logrado como lo dize en su cartta antecedente de 30 de abril, y es expresion que me tentto a risa, y por esto mismo expresion que se desmandó a VS a escusas de su seriedad y prudencia. Tiene VS en los archivos de la fama otros servicios hechos al Rey que excitaran noblemente mi emulacion. Pero colocar la dicha en la contratta en que a todos visos reina tanto la desdicha fue sujestion que desatendio al decoro de VS...

Dize mas la contratta, que si los dueños de las ferrerias pusiesen demanda a VS, su magestad respecto de que la tal demanda sera viciosa, sacara a VS a paz y a salvo, segun mas conviniere a su Real servicio. Doi mil placemes a VS por tan generoso favorable prometimiento: cuia execucion está colgada de dos condiciones, la una de que a VS se le ponga demanda en contrario y la otra que se supone por modo de sentencia es que será viciosa la demanda. En la primera condicion se deja entender que los dueños de las ferrerias pueden poner la dicha demanda y vindicar los derechos de que se ven despojados por la contratta, y es proprio de la Magestad administrar justicia a unos y a otros, a validos y desvalidos: y en essa confianza tengo ya dicho que pondre a VS la demanda en el Consejo Real de Castilla se- // (fol. r.) gun creo bien informado; pues se da la senttencia sobre demanda futura y que aun no se da, y es mui anticipada y sin discusion de derechos, y sin oir a las parttes: irregularidad que no parece decentemente adaptable al regularisimo augustto nombre de su Magestad. Y para el palpable desengaño de VS dire que la causal que se alega para que sera viciosa, la demanda es por quantto el servicio del Rey y el bien de la caussa publica deben ser siempre atendidos y preferidos: y que esta misma causal, sin attender ya las replicas arriba espuesttas echa a rodar los vicios que se fingen en la demanda futura, y asegura la rectitud, buena fe y justicia de las escrituras y concordias; pues para su subsistencia propongo a su Magestad su Real servicio que tanto se clamorea de las fabricas en Renteria; y ya no le queda a VS recurso para manttener justtamente su contratta a menos que desairada la razon y pospuesto el Real servicio se quiera llevar adelante la fantasia de Rentteriola: lo que no puedo creer del juicio y prudencia de VS y menos de la justificazion y zelo de los ministtros de su Magestad...

...suplico a VS que pues el movil de VS en este negociado ha sido el maior servicio Real, y este con evidencia se halla en mi proiecto, se me una VS y juntte en la representtacion que hago a su Magestad..." (A.M.H., C, 5, III, 3, 2).

241 "Noble y Leal villa de Hernani. Haviendo llegado a mi notticia el memorial que VS ha presenttado a SM ofreciendo que las tres herrerias de la Hurumea tomaran por su quenta, cargo y obligacion de dar en cada un año mil y quinientos quintales de fierro, y aun más si fuese menester en anclas del tamaño y peso que SM pidiere, puestos en

nuevo la colaboración del padre Larramendi, quien redactó una respuesta insistiendo en que la concordia antigua permanecía en pleno vigor y no había necesidad de reformarla²⁴². Al mismo tiempo, remitió a la Corte un memorial ofreciéndose a firmar un asiento con la Corona para fabricar 3.000 quintales de anclas anuales.

La conclusión era evidente. San Sebastián carecía de la disponibilidad de las materias primas necesarias, que había prometido aportar a las autoridades de marina para conseguir el éxito de Renteriola. La ciudad para conseguir surtir de la leña necesaria había calculado despojarla a los demás dueños, que la precisaban para el funcionamiento de su industria siderúrgica. En suma, el proyecto de Renteriola no era viable sin pisar los derechos e intereses de otros concejos y particulares, lo cual precipitó su fracaso y la aceptación por la Corona de la oferta de establecer un asiento con la villa de Hernani. Este sería el primero de los asientos que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII se firmarían con distintos asentistas para surtir de anclas a la Armada Real²⁴³.

De forma paralela a lo acontecido en torno a la industria de fabricación de anclas, a lo largo del siglo XVIII se suscitaron diversos conflictos en torno a la disposición de madera para la

este puertto de Santa Cathalina, me parecio preciso comunicar esta noticia a la villa de Urnietta en virtud de lo que ambas republicas hace dias estamos trattando sobre la conservazion de los monttes francos y aumentto en el precio de sus leñas, atendiendo que si el proyecto de VS es admitido por SM se nos sera mucho mas // (fol. r.) dificulso (sic) y casi imposible el logro de nuestra prettension y en su respuestta me dize que para tratar y resolver lo combiniente en orden a lo que le he partticipado ha nombrado a su alcalde Juan de Yriarte Belaundia y Josseph de Egusquiça, con quienes he tenido oy dia de la fecha una gran conferencia en la sala de mi ayuntamiento en que hemos resuelto escribir a VS que si gustta para evitar pleittos y discenciones nos junttemos en la hermita de Oriamendi a tratar y otorgar una nueba escripttura de concordia, asi para la conservacion de los montes francos y aumentto de precio de sus leñas, no aparttaremos de la demanda que inttentamos poner, y que de lo contrario nos será preciso usar de nuestro derecho y recurrir a SM haciendole presente que en caso de admittir la proposicion de VS sea con la calidad que no pare perxuicio a nuestro derecho y recursos que pueda // (fol. v.) competternos sin cuio supuesto esperamos la resolució de VS suplicando sea con la posible brevedad.

Quedo con ttodo afectto a quanto sea de la sattisfacion y obsequio de VS deseando que nuestro señor le guarde en toda prosperidad dilattados años. De mi ayunttamiento, 22 de junio de 1750..." (A.M.H., C, 5, III, 3, 2).

242 "...VS trata del aumento del precio con este mismo sugeto, y trata, quando en su ultima contrata ha cerrado VS todo el paso a aumentos y disminuciones de precio. Noble y Leal Ciudad, donde piensa VS que estamos y vivimos para no conocer extravagancias de bulto? Diceme VS que si mi proiecto es admitido por su Magestad sera casi imposible el aumento del precio; y que le será precisso pedir al rey que mi proposicion sea admitida con la calidad que no pare perjuicio al derecho de VS. Haceseme mui duro de creer que sea de VS el pensamiento. El derecho de VS es, que si hai maior postor o quien de aumento al precio sea preferido. Esto está en la Concordia, y ha estado siempre en practica. Pues para que han sido tratados y consultas tan superfluas? A que se han dirigido en Belaundia las inquisiciones de maior postor sino para escudarse con la Concordia? Vaia VS en hora buena a su Magestad y // (fol. r.) propongale que no admita mi proiecto sino con la clausula mui decorosa a VS de que no perjudique a sus derechos. Que yo sabre glossar essa restriccion, como sé decir aora que VS no tuvo presente essa clausula de perjuicios suios ni de los agenos, quando hizo la bella contrata de que VS me dio noticia: y que con VS el Servicio Real merece atenciones derramadas quando lo propone el señor Intendente, pero mui atadas y restrictas quando lo propongo yo: y son distinciones politicas de metaphysica tan sutil que no las entiendo. Por mi tiene VS licencia para seguir derecho tan noble y desinteresado..." (A.M.H., C, 5, III, 3, 2).

243 Acerca del devenir de estos contratos véanse, entre otros, los trabajos anteriormente citados: CARRIÓN, I.M.: "La fabricación de grandes anclas de navios...", op. cit., pp. 561-571; ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 291-342; Idem: "Un proyecto de empresa pública...", op. cit.; Idem: "La Real Fábrica de Anclas...", op. cit.

construcción naval. Un poco antes se advertía que en las décadas finales del siglo XVII se detectan algunos síntomas de disminución de los recursos forestales, a consecuencia de los años de expansión de la construcción naval acontecidos entre 1650 y 1680. Así, en la propuesta de construcción de una escuadra de 1677 se incluía la condición de que al mismo tiempo no se construyese ningún otro navío para la Armada en Gipuzkoa. Al año siguiente, en 1678 el capitán Ignacio de Soroa se ofrecía para la construcción de dicha escuadra, incluyendo como condición la premura en las gestiones de la firma del asiento para proceder a adquirir la madera necesaria que escaseaba “...por el numero grande de navios que se an fabricado en los años pasados y continuan algunos todavia...”²⁴⁴. En este sentido Aragón insiste en su trabajo que, a partir de mediados del siglo XVII, la progresiva deforestación, agravada por la progresiva ruralización de la economía, provocó que el estado del bosque se fuera volviendo irreversible²⁴⁵.

En este contexto se suscitaron algunos conflictos en torno a la disposición de la cada vez más escasa madera. Entre las condiciones del asiento que el capitán Jerónimo de Echebeste, vecino de Usurbil, firmó para la construcción de dos navíos para la Armada en el astillero de Mápil, de la misma villa, figuraba que no se construyese ninguna otra embarcación en una distancia de tres leguas alrededor. Pero en abril de 1697 Pedro de Aroztegui, que se había comprometido a la construcción de una embarcación destinada para la Carrera de Indias en el astillero de Basanoaga de Errenteria, ante la escasez de maderas existente, procedió a cortar parte de los montes asignados para el capitán Echebeste. Además tenía el propósito de proceder a construir el barco en términos de Orio, muy cerca del astillero de Mápil, lo cual ocasionó la queja del marqués de Villadarias, capitán general de Gipuzkoa, ante la Diputación. Ésta decidió darle todo su apoyo en el cumplimiento de las condiciones del asiento²⁴⁶.

Los problemas de aprovisionamiento de madera se veían agravados debido a que las dimensiones de los barcos construidos eran cada vez mayores, lo cual dificultaba la disposición de las piezas de madera adecuadas a su tamaño. Acerca del incremento de las medidas de los barcos, es muy significativo el conflicto que se suscitó entre los interesados en la construcción de los mencionados dos navíos, fabricados por el capitán Jerónimo de Echebeste, y los propietarios de las nasas del curso bajo del río Oria. En las Juntas Generales congregadas en mayo de 1697 en Mondragón, Usurbil solicitaba que se obligara a Orio a reducir las dimensiones de sus nasas a las medidas estipuladas por la ley. La Junta designó

244 A.G.G.-G.A.O., R.33.

245 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 98-99.

246 “...Pedro de Arostegui a pasado a corttar parte de estos montes para una fabrica destinada para la Carrera de Yndias y que haviendo capitulado hazerla en el astillero de Basanoaga yntenta aora executarla en la canal del rio de Orio el qual vaja de Usurbil y esta muy cercano al astillero de Mapil siendo esto contra lo capitulado en el asiento de Echeveste y puesto a l[a costum]- // (fol. 407 r.) bre de no poderse poner en tres leguas de distancia. Ha acordado que informandose su excelencia de ser cierto que Echeveste tiene ajustados estos montes no permita que otra persona alguna haga cortas en ellos ni que se saquen las maderas que se huvieren cortado ni se ponga otro astillero en la cercania sino que se cumpla en esta parte lo ajustado en su asiento, para que en vista suya prebenga la Diputazion a su Excelencia si puede haver algun incombiniente en la execucion de esta Real Orden” (A.G.G.-G.A.O., R.37).

una comisión para que procediera a la medición y si fuera el caso a la reducción de las nasas a las medidas legales. Mientras tanto don Francisco de Necolalde, Superintendente de Montes y Fábricas, procedió a medir las nasas, descubriendo que entorpecerían gravemente el descenso de los dos grandes galeones que se fabricaban para la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias. Consecuentemente, en febrero de 1698 el Secretario de Guerra remitió al capitán general la real orden de arrancar las nasas que entorpeciesen el tránsito de los dos navíos. Orden a la que dio su visto bueno la Provincia, en consideración a que no contenía nada contrario a los Fueros, aunque advertía “...*que solo puede contener duda en si es justo o no el arrancar dichas nazas...*”²⁴⁷.

En virtud de esta real orden, en junio de 1698 el corregidor y Francisco de Arizabalo, promotor fiscal nombrado por el rey, demandaron a los propietarios de las nasas del Oria emplazándoles a su retirada. Los propietarios alegaron que poseían sus nasas desde tiempo inmemorial y confirmadas por el rey, y que en los casos de tránsito de grandes embarcaciones procedían a recortarlas a fin de que no ocasionaran estorbos. El corregidor sentenció por fin a favor de los propietarios de nasas, mandando el recorte de las nasas, en contradicción de la real orden que mandaba su total retirada²⁴⁸.

En marzo de 1702, en vísperas de iniciarse la Guerra de Sucesión de España, ante la disminución de los recursos forestales que se venía experimentando y en previsión del aumento de la demanda que la guerra ocasionaría para satisfacer las necesidades de las Armadas española y francesa, Hondarribia emprendió una serie de gestiones en la Corte para regular las extracciones de madera a Francia. Como respuesta, una real orden, antes mencionada, prohibía la exportación de todo tipo de maderas. Don Francisco de Necolalde, Superintendente de Montes y Fábricas, remitió la orden a Hondarribia de cuya jurisdicción se extraía gran cantidad de madera, en parte importante proveniente de Navarra, en forma de remos y especialmente de duelas de barriles²⁴⁹. El Superintendente designó incluso un

247 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/55.

248 Las alegaciones de Orio son muy expresivas acerca del incremento de las dimensiones de las embarcaciones: “...en lo que mira a la navegacion y trasporte de los navios que por horden de Su Magestad se an fabricado en dicho astillero, la forma que siempre se a observado es que para el passo del navio o galeon y que quede sin el menor embarazo se corta de las nazas todo lo que parece necessario al piloto y gente que le conduze. Lo otro porque en esta forma sin falta de madre sin zozobra ni impedimiento alguno se han conducido y trasportado todos los galeones y navios que asta aora se han fabricado en el referido astillero, y lo que mas es, que la Capitana Real que fue el mayor navio que asta aora se a fabricado passo en la forma referida sin embarazo alguno. Lo otro porque haunque los galeones nuevamente fabricados siendo menores que la dicha Capitana Real reciben mas agua, pues la dicha Capitana cogia seis codos y media de agua escassos, y estos necessitan de siete codos y medio, procediendo esto de la calidad del material y haverse echado en el mismo astillero enteramente las dos cubiertas y empezada la tercera contra todos los exemplares que asta aora a havido aun en navios de menos porte y en la mesma Capitana Real, a quien la segunda cubierta se acavo en la misma canal de orio, despues de haver pasado por las nazas; sin embargo de los dichos dos galeones, el uno que coge mas agua se a trasportado sin peligro ni embarazo alguno por las dichas nazas hussando del referido medio de cortar las nazas y el segundo que coge menos agua se halla entre las dos nazas sin otro motivo de embarazo que el de no haver otro sitio acomodado y seguro que el que ocupa el primero, quien esta detenido por el embarazo que se considera caussan unas peñas que estan proximas en misma ria, siendo assi que aquellas no impidieron la conduzion de la dicha capitana real por la diferencia sin duda de coger menos agua...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451).

249 “Con vista de la carta de VS de 20 del pasado cerca de la dueleria que se saca para Francia, ha acordado la Junta de Armadas se diga a VS que está bien lo que sobre esto representa, y que sin liçençia expresa de aca no permita VS

comisionado para que embargara todos los materiales que hallase en Hondarribia e Irun destinados a la exportación. Esta prohibición se mantuvo de forma absoluta hasta el final de la guerra, cuando en 1715 se autorizó la extracción de remos a otros territorios de la Corona, provistos de licencias.

La carestía de materiales se iría agravando a partir del final de la Guerra de la Sucesión con el reinicio de las construcciones destinadas para la Armada. Los acontecimientos de 1719, aunque decidieron a las autoridades de la Armada a cambiar su política de construcción, que se materializaría en la creación de los arsenales, tampoco supusieron el inmediato abandono de las gradas de Pasaia. Efectivamente, mientras se efectuaban las obras de construcción del arsenal del Ferrol, la Armada continuó surtiéndose de barcos en Pasaia. Durante los años inmediatamente posteriores a la Guerra de la Cuádruple Alianza el principal dinamizador de la industria naval guipuzcoana continuó siendo, por tanto, la Armada, pues la demanda de buques de particulares conoció una de las peores coyunturas de la historia. Entre los desastres ocasionados en dicha guerra hay que destacar la pérdida a raíz de la batalla de Cabo Passaro (1718) de la flota ballenera guipuzcoana, junto con otras unidades, que constituían el grueso de la flota de Gipuzkoa. Tras el desastre, la recuperación de la flota fue muy lenta, pues a los diez años, en 1728, había tan sólo cinco barcos mercantes adquiridos y construidos por varios armadores de San Sebastián²⁵⁰. En el capítulo anterior se hacía también hincapié en la lenta y exigua recuperación de la flota ballenera iniciada, precisamente, a partir de estas fechas. Sería la Compañía Guipuzcoana de Caracas, fundada en 1728, la que impulsaría definitivamente la inversión en la construcción naval civil. En suma, la demanda de la Armada y más tarde el progresivo incremento de las construcciones civiles, motivaron que tras la Guerra de la Sucesión y hasta 1735 se extendiera un período de expansión de la industria naval²⁵¹.

Expansión que se tradujo en el aumento de la demanda de madera y por tanto de la carestía que se venía padeciendo. Aragón apunta que la tendencia decreciente de los recursos madereros se extendió hasta mediados del siglo XVIII, en que conocieron uno de los peores momentos de su historia²⁵². La escasez de madera adecuada para la construcción naval provocaba su encarecimiento, agravado por tener que buscarla en lugares progresivamente más alejados de la costa, lo que además generaba conflictos en torno al transporte de dichos materiales. Es el caso de los conflictos que el Comisario Ordenador de Marina o Ministro de Marina de San Sebastián, don Espíritu Pascali, mantuvo en 1727 con el concejo de Ataun -localidad ubicada en el sector meridional de la provincia- en torno al corte y transporte de robles para la construcción de seis bajeles para la Armada en Pasaia. El Comisario comunicaba a la Diputación que el concejo de Ataun se oponía al corte de ocho robles aptos

sacar mas madera de esta ni otra calidad, pues si los Ministros de su Magestad Christianisima la necesitaren para efectos de su Real Servicio acudiran aqui por el permiso y entonces saviendose que es efectivamente para este fin y no para otro, se concedera segun la calidad y posibilidad que hubiere de ello...” (A.M.F., E, 6, V, 2, 4).

250 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/69.

251 ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 119-121; ODRIOZOLA, L.: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit., pp. 101-103.

252 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 99-100.

para una quilla y una roda, a menos que se les pagara el precio estipulado. Añadía que impedían el tránsito por los caminos de su jurisdicción a los bueyerizos dedicados al transporte de 40.000 codos de tabla, debido a los destrozos que cometían. El origen del problema consistía en que Juan de Recondo, perito y contra maestre a las órdenes del Comisario, había tasado dichos robles en unos precios sensiblemente menores a los calculados por el perito de Ataun. Por fin, el alcalde de Ordizia medió en el conflicto estableciendo un precio medio que aceptaron ambas partes. Pero los conflictos no terminaron, pues un mes más tarde el alcalde de Ataun se quejaba a la Diputación de los graves destrozos ocasionados por los oficiales que trabajaron al servicio del Comisario, procediendo al corte de otros muchos árboles -hayas, fresnos, espinos, olmos, etc.- que entorpecían las labores de extracción de los mencionados ocho robles²⁵³.

Por supuesto, esta carestía de madera en nada satisfacía a la recién creada Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Esta empresa situó su principal astillero en el puerto de Pasaia, donde se construirían la mayoría de sus embarcaciones, de manera que constituyó uno de los principales motores de la industria naval guipuzcoana durante gran parte del siglo XVIII. De forma paralela a su intervención en la creación de la Compañía Ballenera de San Sebastián, a fin de conseguir la disposición de la marinería necesaria a unos costes menos elevados a los usuales en las pesquerías, la Compañía Guipuzcoana fue una de las principales instigadoras de la política proteccionista y de fomento del arbolado iniciada por la Provincia y continuada por la Corona. Las Juntas Generales celebradas en Hernani en 1736, a petición de don Domingo Gregorio de Junibarbia, representante de la Compañía Guipuzcoana, aprobaron un decreto prohibiendo la extracción de madera de Gipuzkoa y otorgando la preferencia a sus habitantes a la hora de adquirir madera para la construcción y reparación de buques²⁵⁴. Con este decreto proteccionista la Compañía pretendía asegurar su disposición de la madera para suplir sus necesidades y a unos precios acomodados, eliminando toda competencia externa. Por supuesto, esta medida era contraria a los intereses de la Armada que en un futuro cercano comenzaría a demandar la extracción de materiales para la construcción, destinados a sus arsenales.

Al mismo tiempo que se aprobaba este decreto, estas mismas Juntas elaboraron un discurso acerca del estado del arbolado que, junto con otros documentos, sirvió de base para que las Juntas Generales de Deba de 1738 designaran una comisión para la elaboración del Reglamento de Plantíos, concluido ese mismo año. Aragón considera que se trata de un reglamento que trataba de conjugar los preponderantes intereses ferrones con los navales. Fomentaba sobre todo la plantación de bosques destinados a la construcción naval, aunque sin descuidar otros intereses de la industria ferrona y de la armamentística. Añade que, en ese sentido, daba prioridad a los intereses de la Corona²⁵⁵. Pero no estaban en juego únicamente

253 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/37.

254 “El señor D. Domingo Gregorio de Yunibarbia, en nombre de la Real Compañía Guipuzcoana, representó a la Junta la gran falta de materiales que experimenta para el apresto de sus navios ; y la suplicó se sirva de ordenar no se extraygan fuera de esta Provincia: Y la Junta acordó que siempre que en el País aya comprador de materiales para fabricas o reparos de navios que se executan en él, sea por el tanto preferido a qualquier forastero.” (B.K.M., 50502).

255 Afirma que la Provincia pretendía “...fomentar la plantación de nuevos bosques bravos, para la fabricación de navios comerciales y reales, priorizando los intereses de la Corona, en esos momento principal dinamizador de la

los intereses de la Corona y los de las ferrerías, también debieron ejercer una gran influencia los de los comerciantes e inversores navales participantes en la Compañía Guipuzcoana. Prueba de ello es que antes de la promulgación del reglamento de 1738 venían fomentando la adopción de una legislación proteccionista acorde a sus intereses y de que la medida fundamental, aplicada en el reglamento para el fomento de los plantíos, consistiera en la concesión a los municipios del premio anual de un cuartillo de real por cada plantío efectuado más allá de la cantidad a la que estaban obligadas a plantar. Premio que se les abonaría, precisamente, de los dividendos procedentes de las acciones de la Compañía Guipuzcoana que la Provincia poseía²⁵⁶. Las fechas de emisión son también muy expresivas en torno a los intereses que se movían tras esta legislación. Efectivamente, a partir de 1735 y hasta la conclusión de la década de los 40, la industria naval experimentó una aguda crisis a consecuencia de la práctica extinción de los pedidos de la Armada y de los particulares, a la que debió también contribuir el inicio de la guerra contra Inglaterra en 1739. Se trata por tanto de una fase -iniciada hacia 1735- en que disminuyó la presión de la Armada por la disposición de la madera, lo que refuerza la hipótesis de que los intereses de la Compañía Guipuzcoana tuvieron gran peso en la promulgación del reglamento de 1738.

En resumen, se estaba vislumbrando un choque entre la Armada y los intereses de los inversores en las principales actividades marítimas de Gipuzkoa, centrados especialmente en torno a la Compañía de Caracas. Conflicto que se hizo más evidente con la promulgación por el rey de la *Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de marina* en 1748, como parte de la renovada política de fortalecimiento de la Armada iniciada en el reinado de Fernando VI. Aragón señala que esta ordenanza no fue del agrado de la Provincia ya que atribuía a las autoridades de marina la exclusiva jurisdicción sobre los bosques “...lo que hubiese puesto en manos de la Marina y de la construcción naval todos los bosques guipuzcoanos, provocando el desabastecimiento de las ferrerías...”. Añade que las gestiones emprendidas por la Provincia culminaron con la concesión a Gipuzkoa en 1749 de una ordenanza particular de montes y plantíos que confería a la institución provincial la privativa jurisdicción sobre los bosques²⁵⁷. Pero no fueron únicamente los intereses ferrones los que la Provincia trataba de salvaguardar frente al intervencionismo de la Armada. La aplicación en Gipuzkoa de la Ordenanza Real de 1748, concediendo el control sobre los recursos forestales a las autoridades de la Armada, hubiera supuesto un gran perjuicio para los intereses, especialmente, de la Compañía Guipuzcoana, ya que primando el abastecimiento de la Armada la Compañía vería en gran parte mermada su disponibilidad de madera a precios módicos. Material que escasearía y se encarecería notablemente merced a la feroz competencia de la Armada, lo cual significaba un notable incremento de los costes en perjuicio de los beneficios de la Compañía.

economía guipuzcoana...” (ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, p. 147).

256 Acerca del Reglamento de Plantíos de 1738, véase: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 69-88, 146-147; ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 243-247, 439-445.

257 Acerca de la crucial cuestión de la jurisdicción sobre bosques es indispensable la consulta de estas obras: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit.; Idem: “Conflictos entre el Corregidor y la Provincia de guipúzcoa por la jurisdicción sobre los bosques durante el siglo XVIII: lo excepcional del caso guipuzcoano”, *Vasconia*, 31 (2001), pp. 45-65.

Efectivamente, los artículos 49 y 50 de las ordenanzas de 1748 derogaban el decreto provincial de 1736 que otorgaba la preferencia de adquisición de madera a los vecinos de Gipuzkoa al tiempo que prohibía absolutamente su extracción. Regulaban la extracción de madera a los arsenales por los asentistas, prohibiendo únicamente su exportación al extranjero²⁵⁸. La ordenanza particular concedida a Gipuzkoa también autorizaba la extracción de maderas, con la excepción de las destinadas al extranjero. Además, quizás al objeto de evitar cualquier reticencia, ordenaba a las autoridades de la Provincia que facilitaran el transporte de la madera desde el interior hasta la costa²⁵⁹. En resumen, la Provincia, a cambio de obtener la privativa jurisdicción sobre los bosques, transigía en autorizar la extracción de madera apta para la construcción de barcos, destinada a los arsenales. La Provincia conseguía el control sobre la disposición de las materias primas, necesarias para las principales industrias, y la Armada obtenía también el acceso al aprovechamiento de los recursos forestales especializados de Gipuzkoa para suplir las necesidades de sus arsenales. Todo ello a costa de la preferencia de disposición de madera para la construcción naval que los guipuzcoanos, especialmente la Compañía de Caracas, gozaban desde el decreto de 1736. Aunque esta carencia era superada con creces por medio del control de los recursos forestales alcanzado por la Provincia con la obtención de la privativa jurisdicción. Control que constituiría uno de los elementos claves de la reestructuración del sistema de organización proteccionista de la industria naval de Gipuzkoa.

Los efectos del nuevo reglamento de 1748-1749 y de la política de aumento de construcciones de buques para la Armada pronto se hicieron sentir. En lo que al bosque respecta, a partir de 1749 se inició un progresivo aumento de los plantíos, incentivado por el incremento de la demanda de madera, tanto de la industria naval como de la ferrona, que conoció una recuperación del precio del hierro²⁶⁰. En cuanto a la construcción naval a partir de 1750 hasta finales del siglo XVIII se extendió una nueva fase de expansión. Se produjo al

258 “XLIX. No será lícito al Intendente permitir la extracción de maderas de los puertos de su Departamento para dominios extranjeros, sin expresa orden mía, aunque las maderas no sean de las gastables en la construcción de baxeles...

L. Quando algún assentista de maderas para la provisión de mis astilleros y arsenales necesitare embarcarlas para conducir las por mar, deberá llevar guía del Comissario o Subdelegado de Marina de el puerto donde se embarcare, con expresión de el número y calidad de maderas de su cargamento, obligándose a traer certificación o buelta de guía de el Contador del astillero o arsenal donde se desembarcaren, visada del Intendente para quedar libre del cargo que se resultará de no executar lo con esta formalidad y justificación...” (ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 446-467).

259 “...Siendo por la fragosidad del terreno crecidos los costos de los materiales que de lo interior del País y confines de Navarra se conducen a las playas; solicitará la Provincia facilitar su transporte por medio de los ríos Deva, Urola, Oria, Urumea y Bidassoa, procurando hazerlos navegables a lo menos en quanto queden aptos para que por medio de sus corrientes se dirijan los maderos a sus desembocaderos; sobre cuyo punto discurrirá maduramente los arbitrios de que convenga valerse, sin ocasionar perjuicio; y me propondrá, si fuere necessario, lo que en este particular concibiere importante a mi Servicio y beneficio del País...”

Las Maderas que se permitieren cortar no podrán extraerse de la provincia sin guía del Ministro, a quien se ha de manifestar y hazer constar su verdadero destino; con prohibición absoluta de llevarlas a dominios estraños sin expresa facultad mía...” (ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 468-472).

260 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 74-75.

compás del aumento de la demanda de barcos por la Armada, surgida en momentos concretos en que sus acuciantes necesidades no podían ser satisfechas únicamente por los arsenales. Pero el principal motor de la industria naval durante este período fue la demanda de las compañías mercantiles, especialmente la Guipuzcoana, y de armadores e inversores particulares, en especial los comerciantes de hierro vizcaínos²⁶¹.

A pesar de todo no concluyeron los conflictos en torno a la disponibilidad de madera. Así en 1750 don Juan Antonio de Junibarbia, vecino de San Sebastián, obtuvo autorización real para cortar árboles necesarios en la construcción, por encargo de la Real Hacienda, de una fragata de 300 toneladas, destinada para la Compañía de San Fernando de Sevilla. Pero cuando procedió a las talas en el término de Legorreta (localidad del interior de Gipuzkoa), su alcalde denunció ante las autoridades de la Provincia que estaba cortando árboles marcados para la Armada. El Ministro de Marina de San Sebastián también denunció a Junibarbia, acusándole de continuar talando árboles sin necesidad aún después de terminadas las labores de construcción de la fragata. En consecuencia, exigía que se aplicara un castigo ejemplar a Junibarbia para evitar en lo sucesivo semejantes actos²⁶². Pero la Provincia emitió una sentencia absolutoria, lo cual es buena muestra de las capacidades de control del bosque que la jurisdicción le otorgaba y de que los inversores y constructores navales, merced al apoyo de la Provincia, gozaban de una importante disponibilidad de madera.

Pero la mayoría de los conflictos se suscitaron precisamente en torno a las extracciones de madera para la Armada, autorizadas por la ordenanza de 1749. Conflictos generados, tanto por el proceder de los asentistas de madera, encargados de su obtención y entrega en los arsenales, como por los roces jurisdiccionales suscitados entre los concejos de diversos puertos y las autoridades de marina, que otorgaban las guías o permisos de extracción de madera. Del mismo modo a lo descrito para el siglo XVII, también en el siglo XVIII la mayoría de los barcos para la Armada se construyeron en Gipuzkoa mediante la fórmula del asiento suscrito entre la Corona y determinados particulares. De forma paralela, la ordenanza de 1748-1749 contemplaba la figura del asentista que se encargaría de las adquisiciones y extracciones de determinadas cantidades de madera para la Armada. Aunque a principios de siglo también se establecieron asientos de este tipo, su cometido era aprovisionar de madera los astilleros guipuzcoanos, en que se construían barcos para la Armada, no para su extracción fuera de los límites de la provincia. El asentista firmaba una contrata con la Corona para aportar una determinada cantidad de piezas de madera a cambio de un precio estipulado entre ambas partes por cada codo de madera. Percibía un tercio del importe por adelantado para adquirir las maderas. En ocasiones, el asentista firmaba “contratas” o “conciertos” con los municipios, estableciendo diversas condiciones por la adquisición de los árboles y cada parte nombraba un perito para elegir los árboles que se debían derribar. Para agilizar y abaratar las extracciones de madera, prescritas por la ordenanza de 1748-1749, el Intendente de Marina encargó a Tomás de Allo y Nicolás de Inda en 1750 la redacción de una relación de puertos y “riveros” (embarcaderos fluviales) susceptibles para su empleo en la

261 ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 122-123; Idem: “La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII...”, op. cit., pp. 101-103.

262 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/17/42.

extracción y embarque de las maderas destinadas para la Armada²⁶³.

El primer asiento de extracción de maderas del que se tenga noticia en Gipuzkoa es el firmado en 1751 por don José de Beldarrain, vecino de Usurbil, con el Intendente de Marina, Alonso Diego de Escovedo para aportar al puerto de San Sebastián 2.000 tablones al precio de 38 reales de vellón por cada codo cúbico de madera. Con objeto de ampliar sus beneficios los asentistas trataban a toda costa reducir los gastos. Así, Beldarrain, pretendió que los municipios le franquearan la madera en los ventajosos precios en que se vendía a los vecinos²⁶⁴. Por supuesto, los concejos no aceptaron, pues el precio de la madera variaba, entre otros factores, en función de la distancia de los bosques desde la costa. Consecuentemente, en 1752 tuvo que firmar contratas con cada pueblo suministrador de madera, estableciendo precios particulares en cada caso²⁶⁵. En suma, la variabilidad de los precios y el afán de los asentistas por reducir los costes fueron origen de continuos conflictos entre los asentistas y los municipios. Este empeño por reducir costes les condujo también a enfrentarse con los bueyerizos, encargados del transporte de la madera hasta los riberos, en torno a las soldadas que debían percibir. Los conflictos entre asentistas de madera y municipios también menudearon por los daños que ocasionaban en los montes y caminos con las labores de extracción y transporte de la madera²⁶⁶.

Un ejemplo de las acciones de los asentistas por reducir costes es la evolución que experimentaron los transportes marítimos de las maderas. En un principio, recurrieron al empleo de grandes embarcaciones para el transporte de la madera a los arsenales. Así consta que en verano de 1751 el único pesquero de la Compañía Ballenera de San Sebastián, de 300 toneladas de porte, y otro navío de 800 toneladas, propiedad de don Nicolás de Daragorri, fueron empleados en el transporte de madera al Ferrol²⁶⁷. Pero el barco de la Compañía Ballenera tan sólo hizo un viaje de Santander al Ferrol “...por no haver los asentistas de dicho maderamen querido emplear en mas que un solo viaje...”²⁶⁸. Puede que tras este acontecimiento estén las dificultades de las embarcaciones de gran envergadura para acceder a cualquier tipo de puerto. Ello repercutía en el encarecimiento de los costes de transporte, pues los grandes no podían acudir a cargar madera a puertos de accesibilidad limitada, lo que obligaba a los asentistas a la contratación de embarcaciones menores para el traslado de la madera desde estos puertos hasta los mencionados grandes barcos, que únicamente podían acceder a puertos de óptimas condiciones como Pasaia. De manera que en lo sucesivo la

263 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 112-113, 117-118.

264 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/43.

265 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 115-116.

266 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 114-117, 120-122, 124-127.

267 “...existen actualmente en mis puertos del Pasaje y este dos navios, el uno pertteneciente a la Compañía de Ballenas de portte de trescientas toneladas, construccion francesca, que actualmente se halla conduciendo maderamen al Ferrol y otro propio de don Nicolas de Daragorri de portte de ochocientas toneladas, construccion de esta // (fol. r.) que se halla empleada igualmente...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/79).

268 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 118.

madera se transportaría mayormente en pataches de Plentzia (Bizkaia)²⁶⁹.

Como se viene comentando, los conflictos con los asentistas de madera se extendieron hasta finales del siglo XVIII, como se observa en los ejemplos que a continuación se extractan²⁷⁰. En 1759 el asentista don Juan Miguel de Zatarain recurrió al amparo de la Provincia para conseguir que los bueyerizos le transportaran la madera desde Ataun hasta los riberos de Hernani. Además tuvo que enfrentarse con los de Urnieta y Rentería por el precio de la madera²⁷¹. Ante estos conflictos, en 1760 el bailío general don Julián de Arriaga instaba a la Provincia a que en las siguientes Juntas Generales se adoptase un procedimiento único para establecer los precios. La Provincia decidió que en caso de discordia entre los peritos y los dueños de la madera, ambas partes designasen sus peritos para que alcanzaran un acuerdo, y que en caso de no alcanzar el acuerdo el corregidor y la Diputación nombrarían un tercer perito para que mediara en la cuestión²⁷². Así en 1772 los asentistas Ignacio de Ameztoi y Lorenzo de Isasa reclamaban a la Provincia la designación de un tercer perito para dirimir en su disputa con el concejo de Deba en torno al precio de 421 árboles seleccionados para elaborar curvatones²⁷³. En 1782 los asentistas Miguel Antonio de Iriarte Belandia y Juan Miguel de Zatarain tuvieron que recurrir a la Provincia para que instara a los municipios limítrofes con Navarra a que se les franquease los bueyerizos necesarios para el transporte de la madera. Según declaraba el alcalde de Beasain los bueyerizos se negaban a trabajar para los asentistas debido a los exiguos sueldos que les remuneraban²⁷⁴.

Las extracciones de madera para la Armada, autorizadas por la ordenanza de 1748-1749, suscitaron también conflictos entre las distintas autoridades que gestionaban los puertos marítimos de Gipuzkoa. Choques que hacia fines del siglo XVIII culminaron en conflictos jurisdiccionales entre las autoridades de marina, las justicias ordinarias y las del Consulado de San Sebastián. La causa originaria de estos conflictos fue que las autoridades municipales y consulares trataron de obtener beneficios económicos del creciente tráfico de extracción de maderas de sus puertos. El primer ejemplar del conflicto se produjo en Hondarribia. En 1764, Lorenzo de Irazabal, vecino de Bera, asentista de la Compañía de Caracas encargado del surtido de madera procedente del norte de Navarra, impuso una demanda a la ciudad de Hondarribia por exigir, a petición del arrendador de su rentería, nuevos derechos a la madera que se transportaba por el Bidasoa. Este asentista se encargaba del transporte de la madera hasta la ferrería de Urdanibia en Irun, desde donde se transportaba por tierra a los astilleros de la compañía ubicados en Pasaia. Hondarribia alegaba que no se trataba de un nuevo impuesto,

269 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, p. 117.

270 Álvaro Aragón realiza un estudio de los conflictos habidos entre los asentistas de madera y los municipios (ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 158-160).

271 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/50.

272 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/51.

273 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/60.

274 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/68.

ya que según el acuerdo firmado en 1510 entre los reinos de Navarra y Castilla todas las embarcaciones con quilla de ambos reinos debían pasar por la lonja de Hondarribia y pagar los derechos correspondientes²⁷⁵. La importancia de este puerto en la extracción de piezas de madera, sobre todo provenientes de Navarra, se incrementó sobremanera a partir de la firma en 1766 del asiento por la Compañía Guipuzcoana de Caracas con la Armada para la extracción de madera de Navarra, merced a la experiencia acumulada en años anteriores por la Compañía en las extracciones de madera navarra²⁷⁶. El concejo de Hondarribia, queriendo beneficiarse de este trasiego, impuso a los pataches vizcaínos, que acudían a su puerto, una contribución de 24 reales de vellón en concepto de la descarga del lastre con que venían cargadas. En 1773 diecisiete patrones de pataches solicitaron al concejo que se les redujera la contribución a 16 reales de vellón, comprometiéndose a descargar el lastre por su cuenta en el lugar destinado al efecto. De lo contrario amenazaban con acudir a instancias superiores²⁷⁷.

En este caso era la propia Compañía la que se encargaba de gestionar el transporte por mar de los materiales hasta los arsenales, para cuyo fin estableció en el puerto de Hondarribia un encargado “...para llevar la cuenta y razon del maderamen que baja a este puerto desde Navarra y de el para el del Ferrol para construcción de baxeles de cuenta de su Magestad...”, cargo ejercido por don Nicolás de Inda²⁷⁸. En otros casos los asentistas únicamente se encargaban de aportar las maderas hasta los puertos, de manera que su transporte marítimo al Ferrol era gestionado directamente por las autoridades de marina, fletando barcos particulares al efecto. En los puertos se construyeron depósitos de madera, situados en la zona intermareal, donde se soterraban los materiales bajo el lodo, protegidos mediante capas de serrín, tal como se pudo documentar en el depósito de maderas intervenido arqueológicamente en la grada del astillero construido por la Real Compañía de Filipinas en 1788 en Pasaia. La entrada de España en la Guerra de Independencia Norteamericana contra Inglaterra en 1779 provocó graves dificultades en la continuidad de este tráfico de maderas destinadas a los arsenales, de manera que se tuvo que recurrir incluso a construir buques de la Armada en Pasaia con los materiales acumulados en los puertos²⁷⁹. Tanto es así que las autoridades de marina para conseguir el transporte de la madera a los arsenales y ante la

275 A.G.G.-G.A.O., COMCI 3809.

276 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/63. El control, primero holandés en el siglo XVII y después inglés en el XVIII, sobre las importaciones de madera para la construcción naval procedente del Báltico, especialmente de los mástiles, impulsó a las coronas francesa y española a explotar los ricos bosques de abetos del Pirineo navarro, aragonés y bearnés desde el siglo XVII. En el caso de España esta actividad, que exigía enormes inversiones de capital para afrontar los gastos de transporte de los mástiles, alcanzó su máximo desarrollo a partir de la firma de este asiento por la Compañía de Caracas. Véase: SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 127-149.

277 A.M.F., E, 6, V, 2, 4.

278 A.M.F., E, 6, V, 2, 4.

279 ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 131-132. Respecto al depósito de maderas descubierto en el antiguo astillero de la Real Compañía de Filipinas en Pasaia véase: PEREZ CENTENO, J.M. – ALBERDI LONBIDE, X.: *Memoria. Control arqueológico. Parking subterráneo y estructura hasta cota 0 del futuro edificio de equipamiento sociocultural y deportivo. Pasai Donibane, Gipuzkoa*, 2008 (memoria inédita consultable en el archivo de arqueología del Centro de Patrimonio del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa).

inexistencia de barcos dispuestos a arriesgarse al viaje, recurrieron a su embargo. En 1782 a petición del Ministro de Marina de San Sebastián, su homónimo de Bilbao procedió a embargar todos los pataches de Plentzia, Gorliz, Lemoiz y Barrika para que transportaran al Ferrol las maderas acumuladas en el puerto de San Sebastián. Sus patrones reclamaron a cambio que se les eximiera del importe del impuesto del “corretaje” al Consulado de San Sebastián.

El corretaje era la cantidad que el Consulado percibía en concepto del trabajo que sus corredores efectuaban contratando fletes o cargamentos para las embarcaciones que acudían a los puertos de San Sebastián. El Ministro de Marina de San Sebastián atendió la petición y les autorizó a zarpar sin contribuir la cantidad, considerando que al tratarse de un caso de Servicio Real se avendría el Consulado a esta exención, aunque después comprobó que no era así. En diciembre de 1783 de nuevo once pataches vizcaínos fueron embargados para que transportaran madera desde el puerto de San Sebastián hasta el Ferrol. Una vez más sus patrones solicitaron al Ministro de Marina que se les eximiera de la contribución del corretaje, así como de la obligación de contratar lancha de ataje para arribar al puerto. En marzo de 1784 los representantes de las anteiglesias de Gorliz, Lemoiz y Barrika y de la villa de Plentzia decidieron iniciar acciones en la Corte para conseguir la ansiada exención y elevaron un memorial exponiendo sus razones y peticiones.

Don Antonio Valdés, Secretario de Marina, solicitó más informaciones al Ministro de Marina de San Sebastián, quien remitió un memorial a favor de la exención del importe del corretaje por las embarcaciones que se dedicaban al transporte de madera, fletados o embargados por la Corona. El rey, en julio de 1784 ordenó que el corretaje no afectase “...a los patrones de sus embarcaciones quando se empleasen en el transporte de maderas de construccion u otros fines del Real Servicio...”. El Consulado inmediatamente replicó en contra de la exención, arguyendo que las embarcaciones dedicadas al transporte de madera, frecuentemente, llevaban otros fletes de particulares por los que debían pagar corretaje, además de que en ocasiones se empleaban barcos extranjeros que precisaban de los servicios de los corredores por desconocimiento del castellano. Pero el Ministro de Marina de San Sebastián remitió a la Corte otro memorial afirmando que los casos expuestos por el Consulado constituían la excepción y en todo caso de escasa importancia como para anular la exención concedida a los empleados en el servicio real²⁸⁰. Como resultado una nueva Real

280 “Muy señor mio. Con fecha de 4 del corriente se sirve VE remitirme de orden del rey la instancia que restituyo de este Consulado en que solicita real determinacion sobre los dos casos que expresa y cree que ocultaron las cofradias de mareantes en la representacion que hicieron a SM...digo que habiendo recaido aquella gracia sobre ynstancia de un gremio de marineros españoles, como lo expresó la misma real orden, pudo comprehender el Consulado sin dificultad que era concedida en favor // (fol. r.) de la nacion y no de embarcacion extranjeras, y así es como me parece que debe entenderse: son raros los exemplares de que por quenta de la Real Hacienda se hayan fletado aqui buques extranjeros y quando la necesidad obligue a echar mano de ellos convendrá que no gocen de aquella excepcion.

Tampoco ofrece duda el otro caso que indica el Consulado porque quando de quenta de SM se fletan embarcaciones la costumbre y estilo comun es hacerlo de todo el buque o ya por los quintales que puede recibir y no se como probaria que en la generalidad hacen los patrones el convenio de conducir los codos cubicos que les tenga quenta segun la mas o menos carga que encuentran de particulares, porque lo ordinario es hacerles recibir de materiales quanto pueden llevar y fletarlos con esta condicion; puede ser y es natural (aunque lo ignoro) que concluida su carga de maderas, que por su figura sabe VE que dexa espacios vacios, alguno de estos pobres haya llevado a Ferrol alguna leve cosa de particular que le pueda producir tal qual aumento a su penosa ganancia, pero ni esto es en la generalidad que se exagera ni como carga principal del buque segun da a entender la representacion...” (A.G.M.A.B., Fondos de la

Orden de 18 de octubre de 1784 confirmaba la exención de pagar corretaje en beneficio de los dedicados al transporte de madera a los arsenales, pero únicamente en los casos en que fuesen directamente fletados o embargados por la Corona y no en los que se emplearan al servicio de asentistas o que fuesen extranjeros²⁸¹.

El Ministro de Marina de San Sebastián, de forma paralela al proceder de la Compañía de Caracas, estableció varios subordinados, denominados Interventores de Madera, en los puertos de otros municipios por los que se extraían maderas para la Armada, con el propósito inicial de gestionar las extracciones de madera que se realizaban por cuenta de la Corona. Pero durante el mandato de don Juan Antonio Enríquez, Ministro de Marina de San Sebastián, que, como en el siguiente capítulo de este trabajo se analizará, a partir de finales de la década de los 80 del siglo XVIII inició una ofensiva en contra de las exenciones comerciales de Gipuzkoa, la labor de los Interventores fue instrumentalizada para tratar de ampliar a todos los puertos de la provincia sus facultades jurisdiccionales, legalmente restringidas al término de San Sebastián. Ello desencadenó diversos conflictos jurisdiccionales entre las autoridades de marina y las de municipios como Deba que, merced al tráfico maderero, habían experimentado un destacado despegue comercial.

El recurso legislativo empleado por el Ministro de Marina de San Sebastián fue la real orden de 1724, corroborada en la ordenanza de 1748-1749, que prohibía la extracción de madera al extranjero, autorizando únicamente los traslados dentro de los territorios de la Corona. Así a partir de 1788 Enríquez comenzó a aplicar esta prohibición de manera rigurosa. Con la excusa de controlar los destinos de las maderas que se extraían del puerto de Deba, mayormente procedentes de los bosques de Álava, don Florencio Garay, Interventor de Maderas de este puerto, comenzó en 1789 a registrar las llegadas y salidas de las embarcaciones, expidiendo las licencias de navegación. Estas acciones eran contrarias a las facultades jurisdiccionales del alcalde de Deba que era a quien correspondía ejecutarlas. Ante las protestas de la villa el Ministro de Marina ordenó a su Interventor la interrupción de este proceder. Pero constituyendo el principal objetivo del Ministro de Marina de San Sebastián suscitar polémicas y conflictos que contribuyeran de algún modo a poner en entredicho el sistema económico guipuzcoano, en repetidas ocasiones volvió a valerse de estas intromisiones de los Interventores de Maderas reavivando la llama del conflicto, tal como de nuevo sucedió en 1790 en Deba²⁸² y en 1793 en Zumaia²⁸³.

Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Navegación Mercantil, Leg. 7044).

281 "...ha declarado SM que la gracia concedida en 7 de julio ultimo de que los patrones de embarcaciones fletadas para transportar maderas y otros efectos a los departamentos no paguen corretage, no se estiende a los extranjeros, ni a los españoles que fleten los asentistas, ni a los fletados por SM si ocuparen al corredor para agenciarles alguna carga aunque sea leve; pero sí a todos los demas que se embarguen o fleten de cuenta de SM, y que no se valieren de el, pues no deve obstar a ella alguna cosa que por si mismos adquieran de flete los capitanes sin perjuicio del principal transporte para que fueron embargados..." (A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Navegación Mercantil, Leg. 7044).

282 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/104.

283 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/128.

Pero los efectos perjudiciales de las acciones de don Juan Antonio de Enríquez trascendieron más allá del mero conflicto jurisdiccional entre distintas instituciones y afectaron gravemente a uno de los principales ramos de las industrias de fabricación de efectos navales, concretamente la de los remos. Para la segunda mitad del siglo XVIII la industria de fabricación de remos experimentó una importante implantación en Hondarribia y San Sebastián. Pero tras el decreto emitido por Enríquez en 1788 se les prohibió la exportación de remos que en gran cantidad se enviaban para las armadas de Francia y Portugal²⁸⁴. Concretamente, impidió a don Pedro Marín y don Juan Martín de Larrumbe, fabricantes de remos de San Sebastián, el embarque de 2.000 remos, parte de los 16.400 contratados para suministrar a la armada francesa. A comienzos de 1790, ambos fabricantes solicitaron a Enríquez que los 2.000 remos fuesen admitidos en la armada española y que se les permitiese la venta de remos al extranjero hasta liquidar todo el material que tenían acopiado. Añadían que esta prohibición era muy perniciosa para la continuidad de esta actividad tan importante para la Armada y que los oficiales constructores desempleados estaban marchando a Francia a iniciar allí esta actividad, hasta el momento inexistente. El Ministro de Marina de San Sebastián no atendió las peticiones y se limitó a contestar que procedieran a exportar sus remos a otros territorios de la Corona, sobre todo del Mediterráneo que solían surtirse de remos de Italia²⁸⁵.

Ante esta situación recurrieron a la Provincia solicitando que se instara al rey permiso para extraer remos hasta liquidar todos los materiales que tenían almacenados para su construcción. Añadían que a pesar de que desde hacía mucho tiempo existía la prohibición de la exportación de madera al extranjero, siempre se había permitido la extracción de remos, debido a que se trataba de manufacturas acabadas y no de materias primas. La prohibición impuesta suponía su ruina pues la solución planteada por el Ministro de Marina de San Sebastián, de remitir los remos a otros lugares de la Corona, no era factible por los grandes gastos que ello suponía. Además, recordaban que la interrupción de las importaciones de madera para fabricar remos desde Navarra y Álava supondría una gran merma en los peajes que la Provincia percibía por su tránsito por el Camino Real²⁸⁶.

284 Exponente de la gran pujanza de la industria de fabricación de remos en el siglo XVIII, consta que incluso la Compañía de las Indias francesa se surtía de los remos que precisaba para sus embarcaciones menores en el "País Vasco". Véase: COLIN, A. (ed.): *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*. París: Masson & Armand Colin Éditeurs, 1997, p. 129.

285 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/64. Véase el documento nº29 del Apéndice Documental.

286 "...suponiendo hallarse pribada la estraccion a reinos estraños de los remos asi como la maderas, segun las leyes, ordenanzas y reales ordenes que cita...creemos que las dos ultimas de los años de 51 y 81 no comprendan mas estension, porque los ministros que las recibieron no hicieron nobedad en cuanto a remos, sin embargo de que bieron continuada su estraccion, y particularmente en dicho año de 81 y los dos siguientes que salieron para Francia mas de 50.000 remos, ni tampoco la hizo el mismo actual ministro hasta dicho mes de octubre de 88.

Bien bemos la prohibicion de la saca para dominios estraños de maderas, pero entendemos, y nos aseguran personas inteligentes, que no comprende al remo, que es obra hecha y perfeccionada para el uso de su destino, y como tal, no lo puede tener para otro distinto, ni aplicarse como material para construccion de bageles, obras de casas, ajuares, etc., y por lo mismo los ministros anteriores y aun este hasta dicho tiempo permitieron su estraccion, y no la de las duelas reputando estas por material para obra y consintiendo la de la barriqueria hecha con el mismo...

Siempre estamos prontos (y aun nuestra propia utilidad exige) a vender nuestros remos para qualquiera puerto de España, pero de estos son pocos los compradores, y de cortas cantidades, y no podemos abenturarnos a poner en cada puerto de los del Oceano y Mediterraneo de la Peninsula, factores y almacenes de remos, sin esponernos a maiores

5.2.3.2. Control de la disponibilidad de mano de obra

Tras la Guerra de Sucesión, la nueva dinastía reinante, inició una nueva política de fortalecimiento de la Armada al objeto de proveerse de una marina eficaz para intervenir en el teatro de operaciones de Europa, al par con las poderosas armadas de otras potencias como Inglaterra, Holanda o Francia. Este objetivo exigía la total reestructuración de la Armada, hasta entonces prácticamente limitada al mantenimiento y seguridad de la Carrera de Indias, así como de sus sistemas de aprovisionamiento de marinería, materias primas y barcos²⁸⁷. Aunque durante el siglo XVIII Gipuzkoa dejó de ser el principal centro de construcción de buques de guerra, continuaba disponiendo, casi de forma exclusiva, de la mano de obra especializada. En consecuencia, la nueva política naval de la Corona, además de a los marineros, afectó también a otras profesiones, más o menos vinculadas con las actividades marítimas. La Corona trató de imponer la obligación de que los carpinteros, calafates y demás oficios relacionados con la construcción naval, trabajaran al servicio de la Armada. Además las soldadas concedidas a los trabajadores eran menores a las que habitualmente percibían trabajando para particulares. En resumen, las obligaciones impuestas a los carpinteros y la retribución de menores sueldos constituyeron un permanente foco de conflictos.

El primer ejemplar del conflicto se produjo tras la Guerra de Sucesión, nada más iniciarse la política de fortalecimiento de la Armada. En 1715 don José de Iriberry, maestro constructor, solicitó, en palabras de las autoridades de marina “ordenó”, la presencia de los maestro y oficiales calafates de las inmediaciones del puerto de Pasaia para proceder al carenado de seis buques de la Real Escuadra que se hallaban en Pasaia. Pero tan sólo acudieron al llamamiento 14 calafates, el resto exigió un sueldo de cuatro reales y medio de plata en vez de los cuatro que se les ofrecía. El príncipe de Campoflorido, mediante Real Cédula, demandó a la Provincia que procediera a imponer castigos ejemplares a los remisos incluidos en una lista²⁸⁸. Los oficiales de la Armada ofrecían el mismo sueldo que el que se pagó la última vez

perdidas, y tales embarazos, que no alcanza la imaginación, según la experiencia nos ha enseñado, pudiendo comprobar desde luego, que varias partidas remitidas de nuestra cuenta los años de 81, 84 y 85 para venderlas en Cadiz y Puerto de Santa María, aun no se ha conseguido el fin, y sí el hallarnos en descubierto a más del capital, de largos reales que nos han cargado los comisionados por los fletes, derechos y gastos, persuadiendonos que jamás lograremos parte alguna del principal coste que acá tuvieron...

Al presente nuestra principal solicitud se dirige a salir de las actuales existencias para no perder el capital de 385.241 reales que importan. En lo demás VS entrara en consideración del perjuicio que se sigue a sus naturales, con atención a que el año que menos se han traído de Navarra y Alaba, más de mil carros de remos, y que su conducción a esta ciudad desde los términos de Berastegui, Bedaio, Ataun y Ydeazabal, importaba más de 40.000 reales y en el día se cobra también el peaje de este veneficio, prescindiendo de la falta de manutención de las familias de los operarios que en esta labor hemos ocupado.

Por todo lo referido nos vemos en la precisión de impetrar de la piedad del rey, la gracia de vender los remos para dichos reinos estraños hasta salir de las actuales existencias, manifestando que no siendo del Real agrado el que se siga en adelante la extracción, escusaremos otros acopios...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/64).

287 A modo de resumen acerca de la aplicación en Gipuzkoa de la nueva política de fomento de la Armada, véase: ODRIOZOLA, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII...*, op. cit., pp. 38-47.

288 Se trataba de nueve calafates de Errenteria, 14 de Lezo, dos de Pasai San Pedro y otros dos de Pasai Donibane (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/34).

que se carenaron buques de la Armada en Pasaia, hecho que aconteció, según afirmaba el propio Veedor de Armadas, 24 años antes, cuando se carenaron dos buques en 1690.

De las palabras de don José de Iriberry se deduce que el origen del conflicto lo constituía el hecho de que los particulares sí pagaban a los calafates la cantidad solicitada de los cuatro reales y medio de plata. Es decir, los calafates preferían trabajar al servicio de los particulares que, por el mismo trabajo, les retribuían mejores soldadas. La Armada no sólo pagaba menores sueldos, sino que, incluso, trataba de obligarlos a trabajar a su servicio, abandonando sus empleos en el carenado de barcos particulares, que, además, eran mucho más lucrativos. En suma, se había producido un cambio de actitud en las autoridades de marina, que tal como advertía Iriberry, era una consecuencia directa del nuevo rumbo adoptado por la Armada tras el acceso de la dinastía de Borbón al trono. Según parece, anteriormente, se pagaba a los calafates una soldada de cuatro reales por la carena de los buques de la Armada del Mar Océano, pero por la carena de los galeones de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias se pagaban cuatro reales y medio de plata, ya que a estos galeones, destinados al transporte de la plata, se les daba consideración de buques mercantes. Por tanto, por su carenado se pagaban idénticas soldadas a las que se usaban entre los particulares²⁸⁹. Tal como en anteriores páginas se ha mencionado, durante la segunda mitad del siglo XVII siendo la custodia de la Carrera de Indias el principal objetivo de la Armada, la mayoría de los buques de guerra que carenaban los calafates de Pasaia estaban destinados a dicho fin, de manera que percibían soldadas equiparables a las pagadas por los particulares. En resumen, la nueva política naval y el nuevo rumbo emprendido por la Armada, dejando de constituir un mero protector del tráfico comercial con Indias se manifestó, en el entorno particular de los calafates, en un descenso de los salarios que hasta entonces habían percibido por el carenado de los barcos de la Armada. Por fin, merced a las advertencias y amenazas vertidas por la Provincia, los calafates fueron obligados a ejecutar este servicio.

Pero este conflicto llegaría a su máxima expresión con el inicio de las reclutas de los carpinteros para que trabajaran en los arsenales y otros astilleros reales, ubicados lejos de Gipuzkoa. En 1726 José de Campillo y Cossio, Comisario de Marina y encargado de la dirección del astillero de Guarnizo (Cantabria), solicitó a la Provincia la recluta de 400 ó 500 carpinteros para que acudieran a los astilleros de Guarnizo y Santoña. La Provincia transmitió la petición a los municipios. Se conservan las repuestas de algunos de ellos, de las que se deduce el escaso empeño que los carpinteros y las autoridades municipales mostraron en satisfacer la demanda. Así en Errenteria, Antzuola, Hondarribia, Idiazabal, Asteasu y Zizurkil no se presentó ningún carpintero dispuesto a acudir, mientras que en Orío únicamente se ofrecieron diez, seis en Mutriku y otros seis en la alcaldía de Saiatz.

289 “...en mi tiempo en el de mi padre y mi abuelo nunca se pago mas de cuatro reales de plata de los que oy corren por cada jornal de la maestranza de galafates en las carenas que se an dado a vajeles de guerra de la armada real del oceano como tambien costara en los libros de la veeduria de armadas en que concuerdan cuantos papeles que yo tengo; y solo se an pagado quatro reales y medio de plata en las carenas de los navios que se an fabricado para capitanas y almirantas y otros de flota y galeones de la Carrera de Yndias en que en diferentes entendio el Superintendente y Juez de Montes don Francisco Necolalde Zavaleta que estos siempre se an reputado como navios de comercio y los particulares por las navios merchants pagan los mesmos cuatro reales y medio...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/34).

Para colmo de males, los carpinteros que acudieron al llamamiento protagonizaron, en palabras de don José de Campillo, un “tumulto”, que en terminología actual se podría calificar como huelga. Apremiado desde la Corte, Campillo impuso un ritmo de trabajo asfixiante, trabajando incluso de noche, sin respetar las horas de descanso acostumbradas, con la promesa de que tras la conclusión y botadura del navío *San Carlos* volverían al horario habitual. Pero los carpinteros, agobiados por este ritmo, redactaron un memorial con sus reivindicaciones, a las que accedió, en parte, el director del astillero:

1) Puntualidad en el pago de los sueldos mensuales, pues con los habituales atrasos sus familias padecían graves perjuicios. Campillo accedió a esta petición.

2) Asistencia de un capellán o confesor vasco, debido a que muchos de los carpinteros reclutados desconocían la lengua castellana. Campillo aceptó que cuando hubiera necesidad se trajese un confesor vasco, pero no accedió a la presencia continua de un capellán.

3) Horario de trabajo acostumbrado en Bizkaia y Gipuzkoa: Entre mayo y octubre, desde las 5 de la mañana hasta las 7 de la tarde, con paradas a las 8:30 para almorzar y a las 12 de hora y media para comer. Entre noviembre y abril, de sol a sol, con parada a las 12 de una hora para comer, y sólo el día de San José disfrutarían de un almuerzo a las 8 de la mañana. Campillo, a regañadientes, aceptó el horario, aunque con la salvedad de que nunca se terminara la jornada laboral antes de las 7:30 de la tarde²⁹⁰.

290 “En nombre de la maestranza de carpinteros de este real astillero puesto con el debido rendimiento a los pies de VS decimos que habiendo servido VS ordenar se aguantase el trabajo hasta que se botase el navio San Carlos a la agua sin mirar a las horas de nuestro reposo como tambien siendo necesario el de trabajar de noche por las estrechas ordenes que VS tenia de SM y que despues de botada nos daria VS el descanso de nuestras horas que se han acostumbrado en este real astillero como tambien en todas las fabricas de SM que se han fabricado en el señorio de Vizcaia y Guipuzcoa en la misma conformidad que hemos trabajado en este real astillero; así con el maior rendimiento y veneracion que devemos a VS le suplicamos se digne de tener piedad de estos sus servidores que deseamos trabajar como devemos en cumplimiento de nuestra obligacion pues nos obliga la necesidad de no poder aguantar perdiendo nuestras fuerzas y aniquilar nuestra salud.

(AL MARGEN= Se pagara cada mes dejando siempre uno de alcanze) Tambien devemos poner en la noticia de VS que en los pagamentos atrasados o pasados hemos tenido grandisimo perjuicio el de no poder socorrer a nuestras familias en sus necesidades // (fol. 1º r.) (ILEGIBLE) lo mismo obligados a suplicar (ILEGIBLE) mandar se pague a lo mesmo de mes a mes en que receviremos merced.

(AL MARGEN= Quando sea menester no faltara confesor bascongado pero en que el capellan lo sea hai incombenientes) En la hera presente hai diferentes oficiales que no saven palabra de romance para poder confesar, y aun oy en dia enfermos que estan deseosos y particularmente expuestos a una repentina desgracia que puede suceder el que nos obliga a VS de suplicar se digne por piedad de mandar un confesor o capellan bascongado de el agrado de VS que de todo ello esperamos de su buen celo y Christiandad nos mirara como quien es en esta nuestra suplica en que receviremos merced.

(AL MARGEN= El Rey no se gobierna por la costumbre de Vizcaia Guipuzcoa ni otra parte. Mandarase tocar a las siete y media de la tarde para dejar el trabajo y no antes [en q]ue los dias [estan] menguando, En la mañana y medio dia como lo piden.) VS se informara de la costumbre de las horas que hasta aqui se a acostumbrado en toda la costa de Bizcaia y Guipuzcoa que son los siguientes desde maio hasta los fines de octubre a las cinco de la mañana a trabajar a las ocho media hora para almorzar a medio dia hora y media, y trabajar hasta las siete esto es hasta el mes de noviembre y en adelante todo el dia menos una hora para comer a medio dia y el dia de San Josseph entran los almuerzos a las ocho.

Traslado de el memorial que le presentamos al señor don Josseph de el Campillo en el Real Astillero de Guarnizo a mediados de este berano pasado y de la respuesta que dio su señoría que se consta por la misma” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/36).

Aceptadas, en parte, las reivindicaciones por el director, continuaron con su labor hasta que acudieron al tesorero a cobrar sus sueldos mensuales. Ante su negativa a pagarles y tras conminarle a que les pagara con puntualidad, se produjo un altercado que culminó con el inicio de la huelga. Ante este “tumulto” el tesorero recurrió a las tropas para reprimir los ánimos de los huelguistas, quienes terminaron todos en prisión. El conflicto trascendió hasta las autoridades de la Provincia, quienes iniciaron una investigación de los hechos. Don José de Campillo solicitaba castigos ejemplares contra los huelguistas, pero la Provincia respondió que fueran tratados con suavidad, que se les pagara sus sueldos con puntualidad y que se les proporcionara un capellán vasco. Campillo replicó que no hubo maltratos y que hasta los cabecillas del tumulto habían sido liberados, pero se mostraba partidario de aplicar medidas correctoras más drásticas. Añadía que en las construcciones para el rey, a diferencia de las particulares, no era posible pagar los sueldos con puntualidad cada mes y que el sacerdote vasco fuese enviado por cuenta de la Diputación. Llegó incluso a advertir que, en caso de persistir en esta actitud permisiva, el rey dejaría de contratar carpinteros en Gipuzkoa, supliendo sus necesidades con mano de obra extranjera²⁹¹. Palabras que muestran, a las claras, la alta cualificación de la mano de obra guipuzcoana y la dependencia de la Corona de sus servicios.

El problema al que se enfrentaban las autoridades de marina a la hora de reclutar carpinteros era que no se les podía someter a levas, más o menos voluntarias, al igual que sucedía con la marinería. Aunque hay que tener en cuenta que muchos carpinteros y calafates trabajaban a bordo de las expediciones pesqueras, comerciales y corsarias, que se armaban en la provincia, con lo cual figuraban en las listas de marineros de las cofradías de mareantes. En el, tantas veces mencionado, reglamento de levas, elaborado en 1717 por el general don Antonio de Gaztañeta, se estipulaba que los carpinteros y calafates alistados por la Armada debían ocupar cargos de oficiales ejerciendo sus oficios²⁹². Así, en las listas de marinería de las cofradías se asentaba, también, a los carpinteros y como marineros estaban sometidos a las anteriormente estudiadas prohibiciones de embarque en pesqueros labortanos decretadas a principios del siglo XVIII. Entre las medidas emprendidas para evitar el embarque de marineros en pesqueros extranjeros, se incluyó la obligación del envío a las autoridades de marina y de la Provincia de las listas de carpinteros y calafates de los pueblos costeros, a fin de que conocieran a ciencia cierta su número y su paradero. Así, por ejemplo en 1738 el concejo de Pasai Donibane remitía la lista de los carpinteros y calafates asentados en su Cofradía de mareantes. Eran en total 28 carpinteros y cinco calafates los asentados en las listas de la Cofradía de esta localidad²⁹³.

291 “...No obstante estare con recelo de que esta gente acostumbrada y consentida una vez en los tumultos, y seducida frecuentemente por muchos, con esperanzas de mexorar, crea que ha de poder por si hacerse justicia, los continue y obligue al Rey a alguna fuerte resolución y discurrir en surtir sus reales astilleros con varios de otras partes estrangeros, privando a esos naturales del beneficio que oy gozan, si el celo de VS no los contiene...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/36).

292 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65. Véase el documento nº23 del Apéndice Documental.

293 A.M.P., E, 6, I, 3, 1.

Pero, los carpinteros y calafates que figuraban en las listas de las cofradías de mareantes, exclusivamente, eran aquéllos que compaginaban su oficio con la navegación. Estaban sometidos a las levas, no por ejercer sus oficios de carpinteros y calafates, sino por dedicarse también a la navegación. Es decir, eran alistados por la Armada como marineros, aunque después a bordo de los buques de guerra ejercieran sus oficios específicos. En suma, aquellos carpinteros y calafates que no se dedicaban a la navegación estaban exentos de cualquier obligación con la Armada, aunque, como se ha visto en los casos comentados arriba, esta exención estaba en entredicho. De todas maneras, por una parte, el no poder ser legalmente obligados a trabajar al servicio de la Armada y, por otra, su gran cualificación que les hacía indispensables para las construcciones de barcos, tanto de guerra como civiles, de lo que eran además muy conscientes, les permitió la obtención de importantes ventajas salariales y laborales a cambio de su contratación, especialmente, por la Armada. Además, la competencia existente por la disposición de esta cualificada mano de obra contribuyó aún más a la consecución de estas ventajas.

Los acontecimientos acaecidos en 1750 son muy expresivos al respecto. El Intendente de Marina, don Manuel de las Casas, solicitó la recluta de 100 expertos carpinteros de ribera para el Ferrol²⁹⁴. Pero tan sólo se presentaron seis voluntarios de Mondragón, uno de Olaberria y tres de Lazkao, todas, localidades del interior de la provincia. Esta escasa concurrencia no era debida a la ausencia de carpinteros en Gipuzkoa. Al contrario, los había en gran cantidad, también, en las localidades del interior, pero, tal como informaba el alcalde de Hondarribia, no podían acudir al servicio de la Armada por hallarse empleados, algunos para la Compañía Guipuzcoana de Caracas, otros en la construcción de pontones para la Armada y los restantes en otras fábricas particulares. Es decir, los carpinteros preferían trabajar en Gipuzkoa, donde su trabajo era bien remunerado y además evitaban los crecidos gastos que el traslado al exterior les acarrea, a pesar de las grandes ventajas económicas y laborales que se les ofrecían. Así, la villa de Orío remitió la lista de carpinteros que se hallaban empleados en la construcción de un navío para don Juan Antonio de Junibarbia, vecino de San Sebastián²⁹⁵. Eran en total 83 carpinteros: 54 vecinos de Orío, 17 de Aia, 4 de Zarautz, 3 de Zizurkil, 2 de Asteasu, 1 de Urnieta, 1 de Hernani y 1 de Getaria.

No era por tanto la escasez de carpinteros la causante de su absentismo a la hora servir en la Armada. A menos que se les ofrecieran unas condiciones salariales y laborales muy ventajosas, no estaban dispuestos a secundar los llamamientos. Efectivamente, la villa de Hernani respondió a esta solicitud de carpinteros, que, a menos que se expresaran las condiciones salariales y laborales, ninguno se hallaba dispuesto a acudir²⁹⁶. Pero las

294 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/42.

295 Se trata de la anteriormente mencionada fragata de 300 toneladas que don Juan Antonio de Junibarbia construyó por encargo de la Real Hacienda para la Compañía de San Fernando de Sevilla.

296 "...que luego sin perder tiempo despache proprio a las villas de Usurbil y Orío en donde se hallavan travaxando algunos de los oficiales carpinteros naturales y vezinos de mi jurisdiccion y haviendo echo junttar a ttodos los de este oficio y dandoles a entender el conttenimiento de la de VS todos me han respondido que respectto de hallarse constituidos con la obligacion de atender a su familia y no conttener la de VS el quantto del jornal diario ni lo que se les dara los dias festtivos y los que no travaxaren estando destinados en el servicio, no se esponen a detterminar en ir, sin embargo de que desean todos, o los que buenamente pudieren emplearse en el Real servicio..." (A.G.G.-

autoridades municipales y provinciales y los inversores en las actividades marítimas tampoco se hallaban dispuestos a privarse de esta experta mano de obra, indispensable para el adecuado desarrollo de sus empresas marítimas. En consecuencia, remitieron al Ferrol carpinteros ordinarios, no especializados en la construcción naval. Ello motivó que el Intendente de Marina volviera a solicitar, esta vez, 50 carpinteros de ribera expertos en la construcción de barcos, especificando que fuesen de las zonas de Usurbil, Orio y Aia, o de Errenteria, Lezo, San Sebastián y Pasaia, es decir, de los dos principales centros constructores de Gipuzkoa. A fines de mayo, ante el incumplimiento de su solicitud, volvió a solicitar los 50 carpinteros seleccionados de entre los muchos que le constaba trabajaban en la ría de Oria y en el puerto de Pasaia. A los pocos días aumentaba su petición a 150 carpinteros, que en semanas posteriores aumentaría a 250. También se solicitó el envío de canteros para que trabajaran en las obras de construcción de las instalaciones del arsenal. De nuevo los municipios costeros se excusaron de poder cumplir con el servicio por hallarse ocupados la mayoría de sus carpinteros.

El plazo de entrega fijado concluyó sin que se le hubieran proporcionado los carpinteros y canteros solicitados, además de que los pocos que acudieron no eran carpinteros de ribera sino ordinarios. El intendente, de las quejas pasó a proponer medidas más drásticas para proveerse de la mano de obra que precisaba. En cuanto a los canteros sugería a la Provincia que fuesen obligados al cumplimiento del servicio solicitado, procediendo a realizar un sorteo para designar a los que debían acudir al Ferrol. En cuanto a los carpinteros, consciente de que, en este caso, debía actuar de manera más diplomática, insinuaba que promovería medidas para evitar que pasaran a trabajar a los astilleros de Burdeos y Bayona²⁹⁷. Estas insinuaciones movieron a la Provincia a tomar cartas en el asunto y llegó a un acuerdo con el Intendente de Marina para remitirle un total de 60 carpinteros de ribera expertos. El reclutamiento de los carpinteros fue encargado al contraamaestre Manuel de Aizpurua, uno de los principales constructores navales de Gipuzkoa. Tras diversas gestiones, consiguió reclutar 21 carpinteros para el mes de julio, aunque advertía que los mejores se hallaban “...*en sus casas*...” sin querer alistarse. Por fin, para agosto consiguió reclutar otros 38 carpinteros con los que se completó el número acordado.

Al año siguiente, el marqués de la Ensenada solicitó, mediante Real Orden de octubre de 1751, el envío al Ferrol de ocho contraamaestres y capataces de construcción naval. Eran en concreto, el contraamaestre Simón de Echeberria, de Pasaia, los contraamaestres Juan de Lerchundi y Domingo Pablo de Aizpurua, junto con los capataces Domingo de Lerchundi, Francisco de Lerchundi y Francisco de Sagarsasu, todos vecinos de Orio, el capataz Antonio de Arizmendi, de Urnieta y el capataz Jerónimo de Ayalde, de Usurbil. Además de las excusas presentadas a título personal por los llamados al Ferrol, exponiendo sus quehaceres familiares y domésticos, así como sus obligaciones laborales, el alcalde de Orio comunicaba a la Provincia que, a menos que se les aumentasen los adelantos salariales prometidos, no se

G.A.O., JD IM, 2/13/42).

297 “...segun he entendido algunos de estos carpinteros se passan a trabaxar a Burdeos, y a Bayona, lo que no era justo se permitiesse, ni disimulasse en ocasion en que el Rey esta pidiendo esta gente...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/42).

animarían a acudir al Real Servicio²⁹⁸.

Estos conflictos se sucedieron en años posteriores. Así, este mismo año de 1751 el marqués de la Ensenada solicitaba la recluta de oficiales aserradores para dedicarse al corte de maderas en Guarnizo (Cantabria). De nuevo, al objeto de no perder la disponibilidad de esta mano de obra especializada, la Provincia procedió a remitir simples taladores u “...*oficiales de acha...*”, lo cual motivó las quejas de las autoridades de marina. Una vez más la mayoría de los municipios se excusaron por no poder satisfacer el envío demandado y tan sólo se alistaron voluntariamente 17 en Bergara, 4 en Eibar y 3 en Elgoibar, todas ellas localidades del interior²⁹⁹. En enero de 1753, don Antonio de Perea, director de la construcción de doce navíos de 70 cañones en el Ferrol, comisionó a Jerónimo de Aizpurua la recluta voluntaria de cuantos carpinteros de ribera, carpinteros de blanco (encargados de las obras interiores ajenas a la estructura de los barcos), escultores, ensambladores y calafates pudiese, ofreciéndoles a cambio condiciones muy ventajosas, como 160 reales de vellón de anticipo para cubrir el viaje, sueldos elevados, días festivos remunerados, enfermería decente y exclusiva para los “vascongados”³⁰⁰. Pero a pesar de las promesas y de las ventajas ofrecidas, en noviembre ascendían ya a 35 los carpinteros y calafates guipuzcoanos que habían desertado del Ferrol³⁰¹. En 1766, habiendo solicitado el Ministro de Marina de San Sebastián el envío de 20 ó 30 carpinteros expertos al astillero de Guarnizo, una vez más, los municipios arguyeron todo tipo de disculpas para no poder satisfacer siquiera el pequeño número solicitado. El concejo de Zarautz solicitaba información acerca de las condiciones en cuanto a los gastos del viaje y de los de la botica y enfermería del astillero³⁰².

Esta resistencia a trabajar al servicio de la Armada no se debía únicamente al hecho de que los destinos se hallasen alejados de Gipuzkoa, lo cual redundaba en el aumento de los gastos de los carpinteros, sino que, en parte importante, era instigado por los inversores navales guipuzcoanos que no querían verse privados de la valiosa mano de obra de Gipuzkoa. Este hecho se puso de manifiesto cuando, tras muchos años de ausencia, en 1781 se procedió a la construcción de dos grandes barcos de guerra de 76 cañones en Pasaia. Don

298 “Mui señor mio en los tiempos que havido leva o de pasar los oficiales a la maestranza de bageles a la Real fabrica de su Magestad a los astilleros de Guarnizo y Santoña ha avido costumbre en darles a cada oficial a sesenta reales vellon de socorro para el camino en ida a dichos astilleros como también correrles su jornal desde los dias que partian de aqui a dichos astilleros, y deviendo arreglar a este respecto al presente por la mucha distancia que ay al ferrol contemple VS como pueden estar los animos de los oficiales no dando mas de quarente y ocho reales a cada uno pues aun no tienen para comprar remientas que necesitan de llevar dobles por no aver alla tan buenas. Por lo que suplico a VS se digne de darles su socorro correspondiente segun la distancia arreglando con el costumbre que [ha] avido...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/44).

299 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/45.

300 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/48.

301 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/46.

302 “...han respondido, que quisieran saver si se les çocorrera con el gastto del camino, conforme se a acostumbrado hasta aora, desde el dia en que salieren de sus casas, hasta la entrada en Guarnizo, como tambien quisieran saver, si en las enferdades se les asistira con la votica y demas gastos, sin que tenga que pagar ni gastar en ello cosa alguna...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/52).

Bernardino de Corvera, ministro encargado de su construcción, se encontró, a la hora de reclutar la maestranza necesaria, con las mismas dificultades que las experimentadas para su envío a los astilleros forasteros. En mayo remitió un informe del ingeniero de la construcción, don Vicente Plo, exponiendo que se hallaban con mano de obra escasa y de que los trabajadores mejor cualificados se hallaban trabajando al servicio de particulares. Un mes más tarde Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, Intendente de Marina, comunicaba que la principal razón por la que los trabajadores requeridos dejaban de acudir a la construcción del *San Fermín* no eran los salarios, que se hallaban equiparados a los de la Compañía Guipuzcoana³⁰³, sino la acción de los constructores particulares, que trataban de evitar quedarse desprovistos de mano de obra cualificada. Efectivamente, en esos momentos se estaban construyendo al menos otras dos embarcaciones en Gipuzkoa, una en el puerto de Santa Catalina (San Sebastián) por don Juan Miguel de Zatarain y otra en Usurbil por Nicolás de Aizpurua. Añadía que los carpinteros se abstenían de acudir a construir para la Armada, “...con pretextos frívolos, y tal vez sugeridos de los constructores o dueños de los barcos que actualmente se estan fabricando...”. En suma, la construcción del *San Fermín* puso en evidencia que una de las principales causas de la negativa de los carpinteros a trabajar para la Armada era la acción de los inversores navales guipuzcoanos, que hacían todo lo posible al objeto de no carecer de su disponibilidad de la mano de obra cualificada.

Precisamente, la alta cualificación alcanzada por algunos carpinteros y demás operarios relacionados con la industria naval, fue el origen de algunos conflictos internos de este gremio. Efectivamente, los más cualificados eran los más solicitados en las construcciones de los barcos, por tanto, también, los mejor remunerados y los que de mejores condiciones laborales disfrutaban. Este hecho rompía el concepto de igualdad que durante la Edad Moderna predominaba en las organizaciones gremiales, más o menos organizadas e institucionalizadas. Los inversores en la construcción naval trataban de contratar a los trabajadores más diestros de los distintos municipios de Gipuzkoa. Por supuesto ello daba pie a la oposición de los carpinteros, calafates, etc., vecinos de las localidades en que se enclavaban los astilleros y pretendían disfrutar de cierta preeminencia a la hora de ser contratados, al margen de su cualificación.

Quizás el caso más evidente sea el de la Cofradía de San José y San Andrés, que englobaba a los carpinteros, calafates, remeros, toneleros, escultores, ensambladores y canteros de San Sebastián. Aunque erigida en 1588, el incumplimiento de sus ordenanzas, “...que no estan confirmadas, y a esta caussa sin obserbanzia las mas esenziales de ella...”, les indujo en 1742 a su reelaboración para que se obtuviera su aprobación real. Confirmación que sería obtenida al año siguiente en el Consejo de Castilla. Las dos principales ordenanzas confirmadas se referían, precisamente, a los mencionados conflictos suscitados en torno a la

303 “...El yngeniero no creo tiene facultad para señalarles mas jornal que el que acostumbró pagar la Compañia // (fol. 1º v.) quando tubo la construccion de sus navios, ni otras gratificaciones, como exponen Ygnacio Ayurralde, y demas que comprehenden la instancia que presentaron, y se halla al ultimo del expediente y no obstante a todos los llamados les ha puesto el de siete reales que me parece no deven quejarse, pues es el mayor, y el en que se conformaron los mismos quando han travajado para la citada Compañia en este astillero, siendo mui reparable en los que blasonan de fieles vasallos, el que repugnen de venir a servir al Rey pagandoles lo mismo que la referida Real Compañia de lo que se puede inferir que confiados en la tolerancia ponen dichos reparos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/66).

contratación de mano de obra. En primer lugar, la novena ordenanza sugería que correspondía a sus hermanos, en exclusiva, la ejecución de las labores propias de los gremios englobados en la Cofradía, añadiendo que, en contravención, muchos maestros y oficiales foráneos se empleaban en la ciudad, en su perjuicio. Pero conscientes de que la reclamación de su exclusiva provocaría la oposición de los inversores navales, englobados en el Consulado, en vez de prohibir el trabajo de los forasteros, les impusieron en contrapartida una serie de tributos que debían contribuir a la Cofradía. En segundo lugar, la décima ordenanza trataba de evitar que los maestros carpinteros y calafates dedicados a la construcción y reparación de barcos se surtieran para dichas tareas, únicamente, de aprendices, con el ánimo de abaratar costes y maximizar sus ingresos. Este proceder provocaba que los oficiales carpinteros y calafates quedaran sin trabajo, sustituidos por los aprendices. En consecuencia, esta ordenanza establecía el número máximo de aprendices que cada maestro podía contratar³⁰⁴.

Por supuesto, la Cofradía de San José y San Andrés consciente de que oponerse directamente a los intereses de los inversores en construcción naval era inútil e incluso contraproducente, en las nuevas ordenanzas de 1742 propugnaba la renuncia a la pretensión de la exclusividad, a cambio de la obtención de beneficios económicos para los fondos de la Cofradía. Efectivamente, el exclusivo y poderoso círculo de inversores y armadores de San Sebastián de ninguna manera hubiera admitido las limitaciones pretendidas por la Cofradía en cuanto a la contratación de la mano de obra más especializada. De hecho, como en las precedentes páginas se ha descrito, a lo largo de todo el siglo, de forma subrepticia, consiguieron detentar el control sobre la disponibilidad de la valiosa maestranza guipuzcoana. El Consulado de San Sebastián, que englobaba a parte importante de estos inversores, controlaba, incluso, la expedición de los títulos de Maestro Carpintero y Calafate, necesarios para el ejercicio de dichas actividades en los puertos de Pasaia (el principal centro constructor de la provincia) y San Sebastián, así como la designación de los dos maestros calafates que debían asistir en el puerto de la ciudad³⁰⁵.

304 A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de Cámara de Ayala, L. 35315 Exp. 2. Véase: ARAGÓN RUANO, A.: “Cofradía de los Gloriosos Patriarcas...”, op. cit.

305 Acta del Consulado de 1814-XII-13: “Señores Prior y Consules. Pedro de Arrieta carpintero calafate vecino de esta ciudad de San Sebastian a VSS con el debido respeto expone que hace quarenta años exerce el mismo oficio habiendo pasado los años de aprendizaje bajo la direccion de don Pedro Jose de Mutiozabal ya difunto contra maestre que fue de construccion de la Real Compañia de Filipinas y posteriormente se ha empleado con don Ramon de Aizpurua tambien difunto constructor que igualmente fue de dicha Real Compañia como se evidencia de la certificacion // (fol. r.) que presenta; que finalmente se ha ocupado tambien con los maestros calafates Joseph de Mutiozabal, Santos de Machilanda, Miguel Antonio de Yribarren, Miguel Antonio de Otegui y Miguel de Eleizegui ya difuntos como es publico y notorio. El empleo de maestro calafate de este puerto se halla vacante por fallecimiento de Andres Loinaz: que el exponente con el largo ejercicio de su oficio se considera con suficiente aptitud para desempeñar exactamente las obligaciones de carpintero calafate y deseando obtener la vacante a VSS reverente suplico que teniendo en consideracion la idoneidad del exponente se dignen nombrarle por tal maestro carpintero calafate y expedir a su favor el titulo correspondiente conforme está dispuesto en las ordenanzas con que se rigen VSS...”.

Acta del Consulado de 1814-XII-20: “Señores Prior y Consules don Manuel Maria de Aizpurua vecino de Pasages con el debido respeto expone a VSS que habiendo precedido el examen y demas requisitos que previene la ordenanza se le expidio el titulo que presenta de Maestro Calafate y Carpintero en el año de 1800 para egercerlo en este puerto de Pasages: y deseando el exponente establecerse en esa ciudad donde no hay ningun maestro de su clase, suplica a VSS se sirvan ampliar su nombramiento a ese puerto de modo // (fol. r.) que sea uno de los dos maestros calafates que segun ordenanza debe haber en el...” (A.M.S.S., CONSULADO, 9).

Pero además de la mano de obra especializada, en los astilleros guipuzcoanos se empleaban un sinnúmero de asalariados no cualificados, en tareas relacionadas con el transporte de los suministros y de las producciones de los astilleros así como de todo tipo de peonajes no cualificados. Como anteriormente se constataba, en contraposición a lo acontecido con la mano de obra especializada, experimentaban serias dificultades a la hora de acceder a unas dignas condiciones laborales y salariales. También se ha mencionado el caso del empleo en el puerto de San Sebastián de mano de obra barata, integrada por jornaleros agrícolas, denominados podavines o podaguines, para los trabajos de calafateo, carga de lastre y otras tareas relacionadas con el apresto de las embarcaciones. Paralelamente, para las tareas de ataje y de traslado a su destino de las embarcaciones recién construidas se empleaba a la marinería de los puertos. Los marineros de Orio, agrupados en la Cofradía de Mareantes de San Pedro, con objeto de beneficiarse de la importante actividad constructora que se desarrollaba en el curso bajo del Oria y evitar la explotación a la que eran sometidos por los constructores, elaboraron en 1621 sendas ordenanzas que regulaban el ataje de los barcos que se construían en la ribera del Oria. Se establecía que los propietarios de los barcos recién construidos debían pagar a cada chalupa, que se empleara en esta actividad, la cantidad de tres sueldos. Y en caso de que quisieran valerse de personal y embarcaciones ajenos a la Cofradía de Orio, prohibía a sus miembros la participación en el ataje del barco en cuestión³⁰⁶. Pero en 1752 Miguel de Aizpurua, constructor de chalupas, que estaba construyendo lanchones para la Armada, habiendo prescindido de los servicios de ataje de la Cofradía de Orio en contra de lo estipulado por sus ordenanzas, contrató a José de Larrume, marinero de Orio, para que le ayudara en el ataje de los referidos lanchones. La Cofradía demandó a ambos en el tribunal del Corregimiento. La sentencia, aunque absolvía al constructor, condenó a José de Larrume a someterse a sus obligaciones de cofrade³⁰⁷.

306 "...En la villa de Orio a diez días del mes de octubre de mil seis cientos y veite y un años...se juntaron todos a tratar las cosas tocantes al servicio de dios nuestro señor y vien universal de la dicha Cofradia como cofrades de ella y por que hallaron que las constituciones y ordenanzas que estan en este libro son pocas para lo que es necesario, y para que esten mas claras, y aia mas claridad en todo, y por que hallaron que son necesarias mas añadieron los capitulos y constituciones del thenor siguiente:

1. Primeramente constituimos y ordenamos que todas las vezes que se aian de atoar los galeones y demas navios que se fabricaren en el rio de esta villa asi en la jurisdiccion de ella, como en la de Usurbil y Aguinaga, y salieren por la barra de esta dicha villa, que los cuerpos de las chalupas que se hallaren // (fol. 13 r.) en las dichas atoa lleven tres soldadas en cada marea asi en el dicho rio, como de esta villa al puerto del Pasaje, y que la tercera soldada que se añade ademas de las dos que tienen de costumbre sea para aiuda de los gastos de esta Santa Cofradia de el señor San Pedro de esta villa, y que la dicha soldada se cobre con la demas, y que el maestre chalupa que ansi llevare acuda a los maiordomos de la dicha cofradia luego que las cobrare, y que esto se cumpla pena de cinquenta ducados..., y que la dicha soldada se cobre antes que salga el navio por la barra de esta dicha villa.

2. Yttem constituimos y ordenamos que si alguno o algunos de los dueños de los dichos galeones que ansi fabricaren en los dichos terminos así grandes como pequeños trajeren, o quisieren traer alguna o algunas chalupas // (fol. 13 v.) de fuera parte ademas de la chalupa que tubieren en los dichos galeones o navios para su servicio, en tal caso ningunos maestre chalupas que agora son o seran de aqui adelante no acudan a la atoa de tal navio que ansi estubiere, así con sus chalupas, como con sus personas, ni por pilotos, ni por otro ningun oficio, y esto propio se entienda con todos los marineros cofrades de la dicha Cofradia para que ninguno no acuda en ninguna manera sino que solas las chalupas de esta villa aian de atoar los dichos navios habiendo vastante numero, y quando no aia traiga de donde le pareciere y entonzes acudan los marineros que quedaren, y todo lo sus dicho se cumpla y execute so la dicha pena de los dichos cinquenta ducados..." (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2829).

307 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2829.

En resumen, tal como se aludía páginas atrás, el traslado de las construcciones para la Armada fuera de Gipuzkoa no supuso la crisis de esta actividad gracias a las construcciones de los particulares, en especial de empresas como la Compañía de Caracas. Es más, puede que el empeño de la Corona por economizar al máximo la fabricación de buques de guerra motivara su fracaso en Gipuzkoa viéndose precisada a trasladarse a los arsenales. Es decir, la Corona siempre trató de contratar tanto la mano de obra como las materias primas especializadas a unos costes inferiores a los que estaban dispuestos a pagar los particulares, lo que provocó que fracasara en su intento de que la construcción naval guipuzcoana se encaminara preferentemente a la satisfacción de las necesidades de la Armada. La Corona no supo competir ni hacer frente a los intereses particulares, yendo siempre por detrás en la oferta de incentivos, sueldos, condiciones laborales, etc. Ello explica la fortaleza de los intereses particulares, ligados a actividades tan poderosas como el comercio colonial, que durante todo el siglo XVIII consiguieron controlar la disposición de la mano de obra y de las materias primas.

6. COMERCIO MARÍTIMO

“9/ Ekhar naçan Bayonatic, libera bat tabaco:
orobat chocolatetic eta cafe Mocaco:
çarpattooan gorde naçan, garden escuetaric,
piquetac edan ez naçan artechqui musaturic.

10/ Damuric ez dut ahala çure garrayatceco,
halaber çarpa çabal çure hartan sartceco:
nic beldurric ez, ez nuque batere piqueteco,
handiegui baïtcintezque chocolatiereco.

11/ Ekhar daçu Bayonatic libera bat tabaco
orobat chocolatetic baïta cafe Mocaco:
gorde daçu çarpattooan goarden escuetaric,
piquetac ez dieçadan sifla-ongui musaturic.”¹

¹ Versos anónimos elaborados en 1765 criticando el afrancesamiento del euskera empleado por los comerciantes y burgueses labortanos (URKIZU, P.: *Bertso zahar eta berri...*, op. cit., p. 107).

6. COMERCIO MARÍTIMO

La actividad comercial constituía la base del modelo económico, según Luis María Bilbao “inducido del exterior”², que durante la Edad Moderna predominó en los territorios marítimos vascos, ya que era la que se encargaba de las importaciones de los productos deficitarios en el país, especialmente víveres, y como contrapartida de las extracciones de sus excedentes. En suma, como se irá viendo a lo largo de este capítulo, se trataba de una actividad altamente estratégica, tanto para el funcionamiento de la economía marítima guipuzcoana como para el desarrollo de las políticas económicas aplicadas por las instituciones de ámbito provincial o estatal de la época.

En primer lugar, en lo que a la economía marítima de Gipuzkoa atañe, el comercio constituía uno de los principales motores del desarrollo de las restantes actividades marítimas. Aunque es innegable la existencia de estrechos lazos de dependencia entre las mencionadas actividades, tal y como hasta ahora se ha venido comprobando, también es cierto que para la pervivencia del comercio marítimo las restantes actividades marítimas no eran de carácter indispensable -siempre se podía recurrir por ejemplo a la contratación de barcos extranjeros-. Efectivamente, el comercio marítimo guipuzcoano en parte importante se desarrollaba merced a la satisfacción de otras necesidades e intereses ajenos, o cuando menos no pertenecientes exclusivamente a la economía marítima de Gipuzkoa. Se dedicaba a la importación de víveres, indispensables para el abastecimiento alimenticio de toda la provincia, y de productos manufacturados europeos, destinados a los mercados de toda la monarquía. Al mismo tiempo exportaba los excedentes, tanto de productos industriales -sobre todo hierro de Gipuzkoa como de materias primas provenientes del resto de la península y de las Indias. Por contra, las restantes actividades marítimas precisaban de la existencia en Gipuzkoa de unas importantes redes comerciales, tanto para dar salida a sus producciones -caso de los productos pesqueros y de las construcciones navales-, como para beneficiarse del tráfico mercantil extranjero de manera más o menos fraudulenta -el corso-.

En segundo lugar, tal como se viene afirmando, el conjunto de la economía de Gipuzkoa dependía de la existencia de un importante sector mercantil. A tal efecto la institución provincial desplegó un marco legislativo adecuado a los intereses de la oligarquía comercial de Gipuzkoa, suficientemente analizado en el tercer capítulo de este trabajo. Se trataba de un marco proteccionista, a la vez que librecambista. Es decir, los privilegios y exenciones de cuño librecambista -exención de impuestos, inexistencia de aduanas en la costa, permiso para extraer metales preciosos, autorización para comerciar con Lapurdi en tiempo de guerra, etc.- constituían a la vez medidas proteccionistas frente al progresivo intervencionismo de la Corona, que pretendía doblegar toda la economía de sus posesiones al servicio de su política imperial. Además, las mencionadas exenciones no suponían ningún obstáculo para que, al mismo tiempo, se aplicaran medidas indiscutiblemente de carácter proteccionista, al objeto de salvaguardar frente a la competencia extranjera los intereses, especialmente, de las industrias del hierro y de construcción naval de Gipuzkoa.

2 BILBAO, L.M.: “Transformaciones económicas...”, op. cit., pp. 134-143.

En tercer lugar, desde el punto de vista de la aplicación de la política imperialista de la Corona, el comercio constituía una actividad de gran valor estratégico, en cuanto que suponía el medio para conseguir su enriquecimiento y fortalecimiento, en perjuicio del poder económico y político de otros estados rivales. Los siglos de la Edad Moderna fueron los de la constitución y aplicación del mercantilismo, teoría económica que mensuraba la riqueza de los estados en función del volumen de metales preciosos a su disposición. En consecuencia trataba de alcanzar una balanza comercial favorable, es decir, de que el valor de las exportaciones superara al de las importaciones, al objeto de conseguir la ansiada acumulación de riquezas a costa de las reservas de los restantes estados. Para alcanzar estos objetivos se recurría a la aplicación de un régimen comercial proteccionista, partiendo de una política arancelaria, que fomentase la exportación de las producciones propias y gravase fuertemente las importaciones de productos extranjeros. A nivel de la Monarquía, Gipuzkoa, al igual que los restantes territorios vascos, constituía una excepción que, entre otros factores, imposibilitó la estricta aplicación de una política mercantilista. Efectivamente, las exenciones y privilegios comerciales de Gipuzkoa posibilitaban la masiva extracción de metales preciosos como contrapartida de la adquisición de productos manufacturados que inundaban los mercados peninsulares e indianos. Esta libertad de comercio, contraria a los intereses mercantilistas de la Corona, perduró incluso en los peores momentos de enfrentamientos bélicos, sobre todo con Francia, merced a los Tratados de Conversa firmados con Lapurdi. Tratados que, a su vez, deben servir a los historiadores para matizar las teorías generales acerca de la aplicación del Colbertismo, término con que se designa la más estricta aplicación del mercantilismo, operada en Francia. En suma, los territorios vascos se convirtieron en una especie de válvula de escape que permitía, a pesar de las legislaciones mercantilistas y de las guerras, por una parte el abastecimiento de las manufacturas necesarias en España y su Imperio, y por otra su importación desde los países productores, enfrentados con España, pero que para dicho propósito dependían, también, de que en cierto modo permanecieran abiertas las puertas de sus mercados.

6.1. IMPOSICIONES SOBRE EL COMERCIO MARÍTIMO

En el apartado dedicado a los antecedentes históricos de la economía marítima se mencionaba que a pesar de las exenciones contempladas por los Fueros algunas instituciones civiles y eclesiásticas e incluso particulares imponían diversas exacciones y rentas sobre la actividad mercantil. Estas imposiciones perduraron a lo largo de toda la Edad Moderna y constituyeron un continuo foco de conflictos.

6.1.1. Exacciones sobre la actividad comercial

Efectivamente, a lo largo de toda la Edad Moderna diversos concejos, instituciones y particulares continuaron sometiendo a la actividad comercial a diversas exacciones y obligaciones de raigambre señorial. Exacciones que, por una parte, sirvieron para ampliar los beneficios recabados por algunos concejos y poderosos linajes de la actividad comercial y, por otra, constituyeron un eficaz instrumento para ir concentrando la mayor parte del tráfico comercial naval bajo la jurisdicción de la cada vez más poderosa villa -ciudad desde 1662- del litoral guipuzcoano, San Sebastián.

6.1.1.1. Conflictos en torno a los monopolios comerciales

Quizás el ejemplo más significativo de exacciones era el de las renterías. Se trataba de establecimientos que monopolizaban el cobro de rentas, el pesaje y en ocasiones el almacenamiento de las mercancías que circulaban por determinadas rutas y jurisdicciones. Ello implicaba la concentración en sus instalaciones de la contratación, especialmente, de aquellos productos que se comercializaban a granel y precisaban de pesaje. En suma, este monopolio afectaba, sobre todo, al tráfico de importación de mineral para las ferrerías y de exportación de hierro -principal producto de exportación de Gipuzkoa-, que, obviamente, precisaban de pesaje. Aunque también afectaba al tráfico de otros productos como víveres -cereales, vinos, pescado, etc.-, grasa de ballena, lana, madera, etc. La disposición en exclusiva del peso público, ocasionaba que cada rentería absorbiese la actividad comercial de un determinado espacio.

Antes se mencionaba que, a partir de la segunda mitad del siglo XV, se produjeron diversos conflictos entre algunos concejos y diversos poderosos linajes de hidalgos y de Parientes Mayores por la posesión del monopolio ejercido por estas renterías o lonjas sobre determinados espacios y rutas comerciales. Concretamente, se han analizado los casos de los enfrentamientos habidos en la ruta del Deba entre el concejo homónimo y la rentería particular de Irurogüen, en la del Urola entre el concejo de Zumaia y la rentería particular de Bedua y en la del Oria entre el concejo de Orio y varias renterías particulares enclavadas en la universidad de Aia. Aunque pudiera parecer lo contrario, el origen de estos conflictos no era una simple reacción antiseñorial de los vecinos agrupados en los concejos contra los abusos señoriales cometidos por algunos pocos particulares, sino que habría que buscarlo en el proceso de fortalecimiento institucional y de ampliación de los cuadros administrativos, emprendido por los concejos, precisamente, a partir de mediados del siglo XV. Proceso que desencadenó un crecimiento desorbitado de los gastos de las haciendas concejiles que les impulsó a emprender la monopolización del aprovechamiento de los recursos económicos existentes en sus jurisdicciones respectivas, incluidas, por supuesto, las renterías.

A lo largo del siglo XVI los propietarios, tanto concejos como señores particulares, de las renterías, constantemente, trataron de ampliar los beneficios que estas instalaciones les reportaban, a fin de sanear sus tesorerías particulares o concejiles, muy afectadas por la continua alza de los precios y por los crecientes gastos administrativos, respectivamente. En suma, incrementaron sus exacciones imponiendo nuevos tributos al tráfico comercial y elevando las primas de los derechos que anteriormente percibían. Ello originó continuas disputas entre los usuarios de las renterías y sus propietarios, sobre todo durante el siglo XVI. Anteriormente se han mencionado los conflictos suscitados entre los ferrones y el propietario de la rentería de Bedua (ubicada en Zestoa, en el curso bajo del Urola) por las exacciones que les imponía. De forma paralela a lo acontecido hacía fines del siglo XV, Miguel Ochoa de Bedua, dueño de la rentería de Bedua, pretendió que todas las mercancías que transcurriesen, sin pasar por su rentería, por los caminos ubicados en sus tierras, tributasen los mismos derechos exigidos en dicha instalación. Esta pretensión tan lesiva para la libertad de comercio y de tránsito, contenida en los Fueros, desencadenó el enfrentamiento entre Miguel Ochoa y la Provincia, que salió en apoyo de los comerciantes y ferrones del valle del Urola. El pleito llegó a la Chancillería de Valladolid, pero en 1568 la Provincia alcanzó un acuerdo con el

señor de Bedua por el que se comprometía a retirarse de las acciones judiciales a cambio de la aceptación por el segundo de diversas condiciones.

La propuesta elaborada por la comisión, designada al efecto, confirmó la sentencia de 1484, que, a cambio de la libertad de tránsito por los caminos, concedía al dueño de la rentería de Bedua un arancel de derechos a cobrar sobre las mercancías. Pero para mediados del siglo XVI dicho arancel estaba ya anticuado, pues a pesar del alza de precios habido los derechos impuestos a las mercancías permanecían invariables en las cantidades establecidas en 1484. La comisión, una vez más, a cambio de la libertad de tránsito por los caminos de Bedua y otras condiciones relativas a la mejora de las instalaciones y servicios de la rentería, concedió al señor de Bedua un nuevo arancel que elevaba los tributos sobre las mercancías que transcurrían por dichas instalaciones³. Pero el continuo aumento de los precios conducía al señor de Bedua a incrementar sus exacciones, lo cual originó sucesivos pleitos durante la segunda mitad del siglo XVI⁴. Los abusos cometidos por los propietarios de la rentería de Bedua buscaban la actualización del arancel que continuamente quedaba desfasada. Así, en 1590 Miguel Ochoa de Bedua alcanzó un nuevo acuerdo con la Provincia para incrementar el arancel de su rentería con la oposición de las villas de Azpeitia y Azkoitia, principales afectadas por el monopolio ejercido por Bedua⁵.

Los propietarios de otras renterías también trataron de alcanzar un acuerdo con la Provincia que derivase en la actualización de su arancel. Es el caso de Juan Sáez de Aramburu y Arrazubia, señor de la rentería de Arrazubia, que en las Juntas Generales celebradas en Getaria en 1580, con la excusa de que los dedicados al tráfico del hierro y del mineral de hierro se excusaban de pagar los derechos debidos en su rentería, solicitó la actualización del arancel que cobraba desde “tiempo inmemorial”. Pero don Miguel de Gamboa y Zarauz, señor de Zarauz, y su yerno Francisco Bouquer de Barton, gran inversor naval, vecino de Zumaia y Zarautz, presentaron un informe contrario a la petición del señor de Arrazubia. Don Miguel de Gamboa, descendiente de aquel otro señor de Zarauz que en 1473 sentenciaba a favor de la permanencia de las renterías particulares de Aia, de las que la más importante era la de Arrazubia, en esta ocasión, paradójicamente, se mostraba en contra de las pretensiones señoriales del señor de Arrazubia, miembro de su mismo estamento. La razón de esta postura era que el señor de Zarauz poseía ferrerías y molinos en el valle del río San Pedro, cuyo tráfico monopolizaba la rentería de Arrazubia. A pesar de todo, la Junta atendió la petición de Juan Sáez de Aramburu actualizando el arancel de su rentería⁶.

También se produjeron conflictos en torno a las exacciones exigidas en las renterías

3 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 7 mayo 1568: Transacción entre las JJ.GG. De Gipuzkoa reunidas en Tolosa y Miguel Ochoa de Bedua, señor de Bedua, sobre los derechos y arancel a llevar en la lonja de Bedua.

4 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 312-320.

5 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Cestona 5-15 mayo 1590.

6 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1580; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, p. 309.

municipales, como es el caso de la rentería o casa-lonja del Puntal de Hondarribia que a lo largo de toda la Baja Edad Media y Moderna monopolizó la carga y descarga, el pesaje y la percepción de rentas de todas las mercancías que transcurrían por el Bidasoa. Anteriormente se apuntaba que la villa pretendió ampliar sus ingresos obteniendo en 1480 una Real Provisión que prohibía todo acto de comercio, incluso de carga y descarga de víveres, en Irun, aldea sometida a su jurisdicción. La oposición de los vecinos de Irun condujo a la derogación de este abuso en 1564⁷. Pero, la rentería de Hondarribia continuó ejerciendo su monopolio y tampoco concluyeron los abusos. Así en 1586, en las Juntas Generales reunidas en Tolosa, los ferrones de Irun se quejaron de que, al contrario de lo que hasta entonces se había usado, el lonjero de Hondarribia había comenzado a exigirles el desembarco para la cuantificación de todo el hierro que cargaban en las embarcaciones para su exportación. Aseguraban que anteriormente tan sólo descargaban una poca cantidad, a modo de muestra, y que declaraban bajo juramento la cantidad de hierro que exportaban. Por supuesto, desembarcar el hierro para su pesaje y volver a cargarlo en las embarcaciones suponía un grave encarecimiento de los costos de su transporte. La razón de este proceder, tal como replicaba Hondarribia, era evitar los fraudes que se producían, consistentes en extraer más hierro que el declarado, lo cual incidía en la reducción de los tributos de la rentería⁸.

Además de los productos de las ferrerías, las renterías aplicaron sus exacciones sobre todas las mercancías que, coyunturalmente, conocieron una importante presencia en las rutas que controlaban. Este proceder originaba la oposición de los afectados que lo consideraban como una imposición de nuevos tributos y por tanto no admitidos por la autoridad real. Por ejemplo, en el capítulo anterior se han citado casos como el conflicto suscitado en 1740 entre los poseedores de la rentería de Arrazubia y los maestros constructores navales de Orio por las exacciones que los primeros imponían al transporte de madera a los astilleros de Orio⁹, o los iniciados por los derechos que las renterías comenzaron a exigir hacia mediados del siglo XVIII al creciente tráfico de exportación de maderas, destinadas para la Armada y para las grandes compañías mercantiles; es el caso de los nuevos derechos impuestos en la rentería municipal de Hondarribia a la madera que se transportaba por el Bidasoa, que en 1764 desembocó en una demanda interpuesta contra la ciudad por Lorenzo de Irazabal, asentista de maderas de la Compañía de Caracas¹⁰.

Algunos concejos trataron incluso de usurpar algunos derechos pertenecientes a la Corona. Es el caso de la villa de Deba, desprovista, como se ha podido comprobar, de parte importante de los beneficios que rentaba el tráfico mercantil que discurría por la ría. Hacia 1629 intentó monopolizar el pesaje de las sacas de lanas y de aninos que se extraían desde su puerto, obligando a los mercaderes a pesarlas en el peso público municipal, exigiéndoles por

7 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.2, pp. 299-300; TRUCHUELO, S.: *La representación de las corporaciones...*, op. cit., pp. 92-96.

8 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 19/29 abril 1586.

9 A.H.P.G., 1/1367.

10 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 3809.

el “servicio” un nuevo derecho de un cuartillo de real por cada saca. Con todo, el intento del concejo de Deba resultó baldío, pues en 1630 Pedro Díaz Gago, Administrador General de la Renta de las Lanas, impuso una demanda ante el tribunal del Corregimiento, exigiendo la supresión del nuevo impuesto y solicitando la continuidad de la práctica observada hasta entonces de pesarse las sacas en el peso que la citada Administración de la Renta disponía en la villa para el pesaje de las lanas¹¹. Este alegato favorable a la reducción de derechos sobre el comercio, que puede parecer extraño en boca de un Administrador de Rentas, fue secundado por cuatro maestros de pinazas de Deba, dedicados al transporte de las sacas de lana desde esta villa hasta San Juan de Luz y San Sebastián, por Juan Pérez de Beroiz, encomendero de comerciantes de lanas castellanos, vecino de San Sebastián, y por Julian Beltran de Guevara, a la sazón, escribano de la Administración de la Renta de las Lanas en el puerto de Deba, encargado de asistir en el peso de la lana, presentados como testigos. El problema al que se enfrentaba el concejo de Deba, tal como se deduce de su alegación¹², era que resultaban muy cortos los ingresos que percibía del tráfico mercantil de su puerto. Fracasado el anterior intento, acometido en 1555, de establecimiento de una rentería municipal que centralizase el comercio del hierro, mineral de hierro, víveres, etc., que discurría por su puerto, trató ahora, en vano, de obtener algún beneficio del otro importante capítulo comercial, el de la lana, que transcurría por la ruta del Deba, totalmente, al margen de la fiscalización municipal.

6.1.1.2. Proceso de concentración de la actividad comercial en San Sebastián

Además de las exacciones cometidas en las renterías, los concejos de las localidades portuarias se valieron de sus ordenanzas para imponer otra serie de obligaciones y abusos que originaban gran descontento entre los usuarios de las instalaciones portuarias. El objetivo de estas exacciones, además del estrictamente monetario, era el de imponer limitaciones al desarrollo económico comercial de municipios vecinos, a fin de aminorar su competencia en la atracción del tráfico comercial. Quizás el caso más evidente sea el de San Sebastián. Poseedora de dos de los principales puertos de la provincia, tal como se ha venido afirmando

11 “Pedro Diaz Gago administrador general de la renta de lanas en esta provincia de guipuzcoa señorío de Bizcaya y Quatro Villas de la costa de la mar digo que a mi noticia a venido que la justicia de la villa de Deba a proueydo un auto por el qual a proveydo y mandado que todos los sacones de lanas y aninos que fueren o aportaren al dicho puerto de Deba paguen un quartillo de cada uno suponiendo ser derecho devido a la dicha billa por razon del pesso siendo ansi que ay pesso real aparte del de la dicha billa para se pesar las dichas lanas y que jamas se a pagado tal derecho y la costumbre es en contrario de lo proveydo por la dicha justicia y porque redunda en dano de la Real Hazienda y derechos el pretender el derecho que a mandado pagar el dicho alcalde respeto de que se atrassa el trato de las dichas lanas y porque tambien es ynposiçion nueva que no se pueden poner. Pido y suplico a VM mande librar su mandamiento // (fol. 2 r.) para que no se aga novedad en razon de lo referido...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 744).

12 “...no es parte el contrario para lo que ansi pretende ni viene a ser interessado en manera alguna el patrimonio de su Magestad en que se lleve este derecho respecto de ser comun y pagarse en todos los puertos de mar de esta provincia a donde aportan y se pessan semejantes lanas y aninos. Lo otro porque en la dicha villa mi parte se ha llevado en particular desde el tiempo en que // (fol. 8 r.) esta muy noble y muy leal provincia de Guipuzcoa hizo encabeçamiento de sus alcavalas con su Magestad asta agora pocos años que por descuydo y negligencia de algunos de su gobierno se ha dexado, y este derecho es uno de los mas principales de que se saca la cantidad necessaria para la paga del dicho enbeçamiento... Lo otro porque el pesso en que se pessan las dichas lanas y aninos es proprio de la dicha mi parte y quando no lo fuera tanpoco le podia tener ningun particular en perjuicio del dicho su derecho y contra qualquiera daño que puede aver la resultaba en esta razon la competia y compete el beneficio de la restitution que en casso necessario la pido con juramento en forma...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 744).

a lo largo de este trabajo, impuso diversas exacciones, que, al tiempo que fomentaban el desarrollo comercial de su propio puerto y la comercialización de los excedentes de sus principales vecinos, limitaban el desarrollo comercial de los municipios y concejos ubicados, tanto en el resto de Gipuzkoa como, sobre todo, en el puerto de Pasaia.

En lo que a Pasaia se refiere, las ordenanzas de San Sebastián prohibían todo acto de comercio en este puerto, a fin de que dicha actividad se centralizara en el puerto de la villa. Esta limitación muy gravosa para el desarrollo económico de localidades como Errenteria y Oiartzun, que precisaban de una salida al mar para comercializar los excedentes de su importante industria ferrona y proveerse de los víveres necesarios, generó serias disputas desde, al menos, el siglo XV. En 1456 con objeto de mitigar los conflictos, ambas partes recurrieron al arbitraje de Martín Martínez de Lasarte y Miguel Martínez de Urdaiaga, vecinos de Usurbil, jefes de los homónimos linajes de Parientes Mayores e hidalgos respectivamente. Emitieron una sentencia arbitral, que confirmaba otra anterior real, autorizando a los de Errenteria y Oiartzun a importar libremente los productos necesarios para la manutención de sus vecinos y el abastecimiento de sus ferrerías, liberándolos de la obligación de descargar en San Sebastián¹³.

Pero los abusos de San Sebastián no terminaron y los conflictos y pleitos persistieron, valiéndose de cualquier resquicio legal para tratar de aminorar el desarrollo comercial de Errenteria y Oiartzun¹⁴. La precedente autorización únicamente concernía a los productos importados por los propios vecinos de Errenteria y Oiartzun, destinados para su consumo, en embarcaciones propias o fletadas a terceros. Pero en 1501 se reinició el pleito entre San Sebastián y Errenteria debido a que ciertos mercaderes ingleses fletaron la nao de Sebastián de Isasti, vecino de Errenteria, para traer haba al puerto de Pasaia. Es decir, aunque el barco era de Errenteria, San Sebastián de ninguna manera estaba dispuesta a admitir ningún negocio de comerciantes extranjeros fuera de los límites de su propio puerto. Errenteria y Oiartzun, en el interrogatorio redactado para recabar testimonios, insistían en que el propósito de San Sebastián era centralizar todo el comercio extranjero en su puerto, procurando el abandono del de Pasaia. Añadían, que ambas reunían mayor número de habitantes y de ferrerías y que no era justo impedir que comerciaran directamente con los extranjeros. Negaban, en suma, el argumento que San Sebastián esgrimía para imponer estos abusos: el desvío de los comerciantes extranjeros al puerto de Pasaia incidía en el desabastecimiento alimenticio de la villa, pues consideraban que en San Sebastián concurrían suficientes barcos propios y de extranjeros como para asegurar la manutención de su vecindario¹⁵.

En estos momentos se estaba produciendo una verdadera guerra entre las distintas localidades portuarias de Gipuzkoa por captar y centralizar el mayor volumen posible del tráfico comercial. Así en 1528 la villa de Errenteria alcanzó un acuerdo con el conjunto de

13 A.M.R., C, 5, I, 1, 1.

14 Véanse las referencias a estos conflictos habidos a lo largo de toda la modernidad en: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 35, 38, 40, 42, 44, 46, 49-51, 73, 142, 172, 208, 246-257.

15 A.M.R.. C, 5, I, 1, 4.

comerciantes de Navarra para que durante un plazo de tres años exportaran la mitad de sus lanas por su puerto, junto con las restantes mercancías que transcurriesen merced a este tráfico¹⁶. Como respuesta y para evitar el fortalecimiento comercial de cualquier otra villa

16 "...En el nonbre de dios estos son los tratos, patos, capytulos, conbenyos e conpuyçiones que para tiempo de tres años primeros e continuos seguyentes dende el pimero día de mayo deste presente año de myll e quynientos e veynte e ocho contaderos hazemos e firmamos nosotros Myguel de Anies señor de Belber vecino de la villa de Sanguesa, Vernart de Eguia oydor de conptos reales, Luys Cruzat, Joan Cruzat e Martyn Cruzat regente de la tesoreria de Nabarra, Juan Myguel Arçaz guarda de la moneda, Lorenz de Aurtiz, Myguel de Orysoayn, Lorenz de Aurtiz, Bernart de Casanoba, Martyn de Ollacaizqueta, Myguel de Caparroso, mercaderes, cibdadanos de la cibdad de Panplona, por nosotros mesmos confirmando por todos los otros mercaderes del reyno de Nabarra de la una parte e yo el capytan Martyn de la Renteria, vecino de la dicha villa como procurador del conçejo, alcaldes, justiçias e regimiento escuderos e omes fijosdalgo de la dicha villa de la Renteria de la probinçia de Guypuzcoa de la otra, a cabsa del ratteo, recogimiento e guarda de sacas de lanas, fardeles e carguerias de pesca e qualesquyera otra mercaderia de qualquier mercaderes del reyno de Nabarra los quales son en la forma seguyente. Primeramente que todos los mercaderes del dicho reyno de Nabarra sean tenidos por todo el tiempo de los dichos tres años conplidos de hazer llebar, e correar la meytad de todas sus sacas de lanas que obieren de transeetar, cargar e nabegar por mar a la dicha villa de la Renteria. Otrosy // (fol. 274 v.) que los de la dicha villa de la Renteria sean tenidos de hazer hazer y cobrar a sus propias costas loja o lojas e casas en la dicha villa de la Renteria donde se resçiban e recojan e quepan e esten encomendadas las dichas sacas e qualesquyere fardeles de qualquyera mercaderia que fuera de las dichas sacas los dichos mercaderes de Nabarra quysyeren enbiar o de los que resçibieren de retorno dentro de los dichos tres años, e en este medio sean tenidos de los reçebyr e recojer en cubierto en buenos e seguros lugares de manera que en nyngund tiempo daño, perdida ny menoscabo resçiban. Otrosi que los dichos de la dicha villa de la Renteria sean tenidos de açeptar e poner en las dichas lojas y casas las persona o personas que los dichos mercaderes nonbraren de los de la dicha villa por guardas e comenderos que resçiban, recojan, guarden, tengan en encomyenda y den enteramente cuenta e entrega de las sacas e otras mercaderias de qualquyera manera que los dichos mercaderes de Nabarra enbiaren o resçibieren de retorno e esten prestos por sy o por otros que su cargo tubieren para los resçibir e dar çedula de conoscimiento de como las obiere resçebydo syn tardança e detenymyento alguno de los que los llevaren, y que los dichos de la villa de la Renteria sean tenidos e obligados de açeptar, ratificar e poner las tales guardas o comenderos asy como sy ellos mysomos los obiesen nonbrado e deputado enviando por auto publico a los dichos mercaderes. Otro sy que syenpre que los dichos mercaderes o algunos de ellos mostraren carta e çedula de los dichos guardas o comenderos o de sus criados que estubieren en las dichas lojas o casas de las dichas mercaderias que hubieren resçebydo, que la dicha carta o çedula valga por entera probança e publico ynstrumento syn otra probança alguna. Otro sy que sy por falta o mal resçibimiento o recogimiento o por mala guarda del comendero o // (fol. 275 r.) culpa de los dichos guardas o comenderos o sus cargos tenyentes, las dichas mercaderias o parte de ellas se perdiesen que resçibyesen algun daño o menoscabo o los que las llevasen se detubiesen mas de lo devydo por falta de los guardas o comenderos, que los de la dicha villa de la Renteria que den a pro de satisfazer y pagar a los dichos mercaderes toda la perdida, daño, ynterese e menoscabo que fuere fecho, enpero sy la tal mercaderia al tiempo que la llevaren estubyere dañada que en tal caso los de la dicha villa mostrando por auto publico como la resçibieron dañada no sean tenydos de lo pagar. Otro sy que los dichos de la villa de la Renteria sean tenydos de hazer fazer e despues de fechos tener entretener a sus costas durante todo el tiempo de los dichos tres años presentes abyertos, buenos e anchos camynos comenzando dende la villa de Sant Esteban de Lerin hasta la dicha villa de la Renteria, de manera que los mulateros y tragineros con sus machos e azemilas cargadas de sacas o otras mercaderias puedan caminar en todos los quatro tiempos del año e de tal manera anchos que a lo menos dos azemillas cargadas de sacas de lana puedan yr e benyr a la par y por los encuentros no se puedan estorbar e detener syn caminar. Otro si que en tiempo de la guerra de la qual nos guarde Dios por quanto correria peligro de tener las dichas mercaderias en la dicha villa de la Renteria por ser lugar pequeño e fronterero con Françia que en tal caso cada uno tenga libertad de enbiar sus mercaderias a los puerto o puertos que quysyeren e por bien tobieren, syn que para ese tiempo les comprehenda este capytulo e que la tal guerra se entienda quando aberiguadamente se sospechare que berna exerçito de Françia a estas partes de España e lo mysomo se dize para en tiempo de pestilençia sy // (fol. 275 v.) conteçiere en la dicha villa de la Renteria o en otros lugares de camyno. Otro sy que los dichos mercaderes sean tenydos de pagar a los dichos de la Renteria o a sus dichos guardas por los derechos de la encomyenda, recogimiento e guarda por cada saca de lana veynte cornados de Nabarra e por cada un fardel de otra mercaderia dos tarjas de la dicha moneda e por cada carga de pescado congrio o otro pescado otras dos tarjas e no mas y que por estos dichos preçios los dichos de la Renteria sean tenidos de tener la dicha guarda e fazer el carreo dende la nabe a la loja. Otrosy que los dichos mercaderes del reyno de Nabarra no sean tenydos ny devan pagar otros dineros ny ynpuysiones algunas ny dineros de cayages por sus sacas e otras mercaderias e sy alguno o algunos les hyziere o pusyere demanda de otro nuevo derecho o ynpuysion que los dichos de la Renteria sean tenydos de los

enclavada en torno al puerto de Pasaia, San Sebastián redactó en 1530 nuevas ordenanzas municipales que reforzaban el sometimiento jurisdiccional y mercantil del citado puerto¹⁷. Este mismo año Hondarribia redactaba sus ordenanzas municipales que apuntalaban también el exclusivo control sobre el tráfico comercial que discurría a través del Bidasoa¹⁸. Así, en los años 1536-1537 era Juan de Gamboa quien ejercía en Hondarribia el oficio de “...*hazedor de los mercaderes aragoneses y nabarros...*”, encargado de embarcar sus lanas con destino al norte de Europa y de recibir las mercancías que venían en contrapartida¹⁹. Esta batalla sería ganada por San Sebastián valiéndose, entre otras, precisamente, de la imposición de exacciones que perjudicaban el tráfico comercial de otros municipios y puertos. Así en 1560 la villa de San Sebastián demandó en el tribunal del Corregimiento a Antón de Oianguren y Miguel de Irigoien, maestros de pinazas de Hondarribia, por transportar trigo a Errenteria sin el permiso de las justicias de San Sebastián ni de su Regidor Torrero. La sentencia fue muy severa pues ambas embarcaciones fueron embargadas²⁰.

Con el propósito de evitar que en alguna de las localidades ubicadas en Pasaia surgiera una potente comunidad comercial que ensombreciera a la titular de la jurisdicción sobre el puerto, San Sebastián pretendió incluso recurrir a los abusos de autoridad; en 1581 procedió a la recogida de los dictámenes de siete letrados que reconocían su derecho al derribo de cualquier edificio y cualquier “cay” o muelle particular construido por los vecinos de Pasai Donibane, aldea en gran parte perteneciente a la jurisdicción de Hondarribia²¹. La actitud prepotente de

librar e hazer eximyr e librar e serbar yndenes de las tales demandas e ynpuysiones e de todos los daños e espensas e yntereses et menoscabos que açerca de esto resçibieren e padescieren a propias costas de los dichos de la Renteria. Otro si que por quanto nosotros las dichas partes somos de dibersas provinçias e juridiciones, aunque todos subditos de un mesmo señor es a saber del enperador e reyna e rey nuestros señores, a los dichos mercaderes seria muy dificultoso de competir e andar en juyzio con los de la dicha villa de la Renteria por dibersas cortes, chançilleries e audiencias fuera del dicho reyno de Nabarra ny cabe en razon que ansy andubiesen, queremos e nos plaze por pacto expresso syn desacato ny perjuyzio de la preminencia e juri- // (fol. 276 r.) diçion real que se deputen dentro del dicho mes de mayo primero veniente despues que la presente pasare e se otorgare por ante notario dos buenas personas comunes en la dicha çiudad de Panplona que sepan e entiendan estas cosas, es a saber uno por parte de los dichos de la Renteria e otro por parte de los dichos mercaderes para que oyan e conozcan e determynen sumaria e llanamente syn estrepito e figura de juyzio quales quyere demandas e defensas, quystiones e diferençias que fueren entre las dichas partes, asy demandando como defendiendo por los unos contra los otros et viceversa durante el dicho tiempo de los tres años e que a su sentençia, declaraçion e determynaçion sean tenydos de estar e obedecer cada una de ellas syn mas difugio (sic), apelaçion, probocaçion, suplicaçion, remedio ny esperança e syn andar por otras cortes e juyzios...” (A.M.R., B, 6, 3, 2).

Errenteria disponía de una lonja o rentería cuyos beneficios repartía a medias con el valle de Oiartzun (A.M.O., C, 2, 1, 1).

17 A.M.S.S., A, 8, I, 2211/1.

18 A.M.F., A, 5, 1, 1.

19 A.M.F., C, 5, II, 5, 1.

20 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 128.

21 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 125. La sucesión de “cayes” o muelles particulares son visibles aún en Pasai Donibane, de modo que constituyen la principal solución arquitectónica que sustenta el trazado urbanístico de esta “Venecia guipuzcoana”, ubicada al pie de la escarpada ladera del monte Jaizquíbel, de manera que sus pobladores se vieron obligados a ganar espacio al mar mediante la construcción de plataformas de cal y canto sobre las que se levantaban sus edificios. Estas plataformas han servido además de muelles o “cayes”

San Sebastián condujo a municipios como Errenteria y Oiartzun a perseverar en sus acciones. Así en las Juntas Generales de 1585, celebradas en Bergara, la villa de Errenteria se quejaba de que San Sebastián impidiera la libre carga y descarga en Pasaia²². Se suscitó un pleito entre ambas partes que concluyó en la Chancillería de Valladolid. Este tribunal emitió en 1587 una Real Ejecutoria con sentencia favorable a las pretensiones de San Sebastián, impidiendo todo acto de comercio en el puerto de Pasaia²³. En aplicación de esta Ejecutoria, en 1588 el concejo de San Sebastián procedió a imponer un castigo ejemplar a Pierres de Bocal, vecino de San Juan de Luz, propietario de un ballenero que, al regreso de su campaña, procedió a descargar su cargamento de grasa en unas pinazas para su transporte a la villa labortana. Aunque, tal como el propio demandado alegó, no hubo acto de comercio, pues únicamente procedió a transbordar unas mercancías propias de una embarcación a otra, el concejo de San Sebastián no estaba dispuesto a permitir semejantes actividades que podían poner en entredicho la negociación de la grasa que trataba de centralizar en su término. Fue condenado a la pérdida de la pinaza y de las 130 barricas de grasa que cargó en ella. Pierres de Bocal apeló a la Chancillería de Valladolid, pero su sentencia confirmó la emitida por la justicia de San Sebastián²⁴.

Pero las exacciones de San Sebastián no afectaban exclusivamente a las localidades ubicadas en torno al puerto de Pasaia. Con el propósito de centralizar en su término toda o la mayor parte del tráfico comercial marítimo, todos los municipios de Gipuzkoa, especialmente los del litoral, fueron víctimas de sus abusos. En un memorial remitido por Errenteria a las Juntas Generales, reunidas en Hernani en 1614, a favor de la libertad de comercio en el puerto de Pasaia, no mostraba ninguna duda acerca de cuáles eran las intenciones de San Sebastián con impedir el libre comercio en Pasaia y tratar de que desmejoraran sus excelentes condiciones portuarias. En su opinión, San Sebastián había centralizado casi la totalidad del tráfico comercial de Gipuzkoa a costa del desarrollo económico del resto de municipios de la provincia, valiéndose de las exacciones y abusos que cometía. De manera que sus anhelos monopolistas y sus exacciones constituían una de las principales causas de la progresiva decadencia de las actividades marítimas que a su juicio se producía²⁵. Sobre todo fueron dos exacciones las que mayores enfrentamientos suscitaron, la que otorgaba preeminencia a la venta de la sidra producida por los vecinos de San Sebastián y la que imponía limitaciones al libre comercio de productos alimenticios.

En cuanto a las sidras, una de las principales demandas de este producto provenía del abastecimiento de las embarcaciones que se aprestaban en los puertos de Gipuzkoa, especialmente, de las destinadas a las expediciones de más larga duración -pesquerías transoceánicas, Carrera de Indias, etc.-, y que, en consecuencia, precisaban de grandes

particulares para el desarrollo de las actividades marítimas de sus dueños.

22 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Vergara 4/14 mayo 1585.

23 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/7.

24 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Zarandona y Wals, Pleitos Olvidados, C. 1359-1 L. 287.

25 AGG-GAO, R.16. Véase el documento nº4 del Apéndice Documental.

cantidades de sidra para el sustento de sus numerosas tripulaciones a lo largo de muchos meses. Entre todos los puertos de Gipuzkoa destacaba el de Pasaia como principal centro donde se aprestaban y aprovisionaban la mayoría de los barcos, sobre todo los destinados a las pesquerías, tanto guipuzcoanos como labortanos. La ordenanza nº 148 de San Sebastián, al objeto de primar los intereses de sus cosecheros, residentes intramuros, prohibía la venta de sidra a los foráneos hasta la total liquidación de la cosecha propia. Es decir, del saneado negocio de la venta de sidra para abastecimiento de las embarcaciones se beneficiaban casi únicamente los vecinos de intramuros de San Sebastián. Mientras el resto de los habitantes de Gipuzkoa, tanto los propietarios de los barcos que se armaban en Pasaia y que disponían de reservas propias de sidra, como, sobre todo, los residentes en los municipios del entorno de Pasaia y de San Sebastián, eran privados de este beneficio²⁶.

En las Juntas Generales, congregadas en Segura en 1563, Erreterria vertió una queja al respecto²⁷. Los contrarios a esta exacción iniciaron acciones en la Corte al objeto de conseguir su derogación. Así en mayo de 1570 una Real Provisión ordenaba la supresión de la ordenanza²⁸. Precisamente, temiendo quizás una decisión semejante, San Sebastián procedió a sustituir la prohibición de venta de sidra foránea, por la aplicación de un impuesto que gravaba su venta, tal como se quejaba Hondarribia en las Juntas Generales celebradas un mes antes, en abril de 1570 en Elgoibar²⁹. Aunque es cierto que se terminó con la prohibición de la venta de sidra foránea en San Sebastián, como se irá observando, no se eliminó la preeminencia de venta de las sidras de sus vecinos, de manera que en lo sucesivo, de la prohibición absoluta, se pasó a la preferencia de venta de la sidra de la cosecha de San Sebastián. Además, siendo los pesqueros labortanos uno de los principales clientes de la sidra que se vendía en la jurisdicción de San Sebastián, esta villa, con el apoyo, sobre todo, de los restantes municipios de las inmediaciones del puerto de Pasaia, consiguió que la Provincia elaborara una ordenanza que prohibía, siempre que hubiera reservas de la cosecha propia, la importación de sidra de fuera de Gipuzkoa, especialmente de Francia³⁰. Esta ordenanza fue

26 Véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 53, 73, 110, 125, 143, 145, 148-149, 202, 204, 235, 258, 260-261.

27 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Segura 14/24 noviembre 1563.

28 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/20 (P4D3).

29 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Elgoibar 8/18 abril 1570.

30 “Don Felipe por la gracia de Dios rrey de Castilla, de Leon, de Aragon... Por quanto por parte de vos la nuestra muy noble y leal provincia de Guipuzcoa nos fue fecha rrelaçion que aviades echo una hordenança para la conservaçion e aumento de la sidra de esa dicha provinçia por la qual estava hordenado que ningun vezino ni natural de ella pudiese meter ni traer por mar ni por tierra sidra ninguna de Françia ni de fuera de la dicha provinçia y para que mejor se guardasse y executase nos suplicastes la mandasemos confirmar o dar nuestra comysion de diligencia para aver sobre ello ynformaçion o como la nuestra merced fuese, sobre lo qual por una nuestra carta y provision mandamos al nuestro corregidor de esa dicha provinçia que en la junta general de ella estando juntos los procuradores de hijosdalgo y las otras personas que se solian juntar platicase e conferiese con ellos çerca de lo susodicho y hiziese leer la dicha hordenança y supiese si todos tenian por bien y consentian que se confirmase la dicha hordenança y si las penas en ella contenidas heran justas o hexçesibas o convenia acreçentarlas o moderarlas y que hutilidad o perjuizio // (fol. v.) se seguiria de lo susodicho y a quien y por que causa y de todo lo demas que le pareçiese aver la dicha ynformaçion la hobiese, e juntamente con su pareçer de lo que se debia prober y contradiciones si hubiese, los enbiase ante los del nuestro consejo para que por ellos visto se probeyese lo que fuese justiçia en cumplimiento de lo qual el

confirmada por el rey en 1585, y permitió, junto con la preferencia de venta de la sidra propia, que San Sebastián continuara disfrutando de la preeminencia en las ventas de sidra, que rozaba el monopolio. Además, mediante esta maniobra consiguió el apoyo de los restantes municipios en la defensa de sus privilegios. Así, este mismo año de 1585 era la villa de Errenteria, acérrima enemiga de los monopolios comerciales de San Sebastián, la que, en aplicación de la mencionada ordenanza, inició acciones en el tribunal del Corregimiento contra el concejo de la universidad de Pasai Donibane, debido a que procedía a importar sidra de Francia. Pasai Donibane alegaba que la petición de Errenteria era injusta, pues el derecho permitía aprovisionarse de alimentos en donde se pudiesen adquirir en mejores condiciones y más baratos. Añadían que desconocían la existencia de dicha ordenanza y que la aplicación de semejante medida únicamente repercutiría en el encarecimiento de las sidras, en beneficio de los cosecheros y no de los consumidores³¹. El Corregidor emitió una sentencia salomónica ordenando el estricto cumplimiento de la ordenanza de sidras pero autorizando a Pasai Donibane a importar sidra por mar.

Años más tarde, en las Juntas Generales reunidas en Bergara en 1603, era el representante de

dicho corregidor hubo la dicha ynformaçion e hizo las demas diligencias que por nos le fue mandado y juntamente con el dicho su parecer lo enbio ante los del nuestro consejo y por ellos vista, y la dicha hordenança que es del tenor seguinte: Por quanto siendo el principal sustento y grangeria de los naturales vezinos e moradores de las villas, alcaldias y lugares de la dicha provincia el aprovechamiento de las sidras de la cosecha de sus heredades y mançanales, se ban desaziendo y acabando por no las poder beneficiar y cultivar sus dueños como para su conserbacion convenia a causa de faltarles el aprovechamiento de la cosecha de las dichas sus heredades por consentir que se traigan las sidras de la cosecha del rreino de Françia y de otras partes fuera del cuerpo de esta provincia de suerte que de las de su propia cosecha se pierden y derraman en abundancia de que en esta provincia rresulta mucho daño, cuyo rremedio es de tanta consideracion que de no lo procurar se espera la total destruicion y acabamiento // (fol. r.) de la mayor parte de las heredades y mançanales de esta provincia, para rremedio de ello hordenamos que de aqui adelante agora ni en ningun tiempo ningunas personas ansi naturales y vezinos de esta provincia como de fuera de ella traigan ni puedan traer al cuerpo de ella ni a sus puertos por mar ni por tierra ninguna cantidad de sidras de la cosecha del dicho rreino de Françia ny de otra ninguna parte fuera de esta provincia para que en ninguna de sus villas ny lugares se enbasen, vendan ni consuman, ni para la nabegaçion de Terranova, ni otra ninguna, ni alguna persona las compre asta tanto que las de la cosecha del cuerpo de esta provincia se gasten y consuman en justos y moderados preçios, so pena que qualquiera persona que las traxere o enbasare o bendiere o comprare las aya por perdidas la tercera parte para la camara de su magestad y la otra terçia parte para los rreparos de esta provincia y la otra tercera parte para el juez que lo sentenciare. Mas queremos y consentimos que agora y en todo tiempo puedan comprar las dichas sidras de la cosecha de esta provincia todas e quales quier personas naturales y estrageras libremente en qualesquier villas y lugares del cuerpo de esta provincia en cantidad que quisieren y por bien tubieren y que las puedan llevar y consumir ende quisieren y por bien tubieren, y pedimos y suplicamos a su magestad la confirma con // (fol. v.) que la dicha sidra sea pura y sin agua. Fue acordado que deviamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha rrazon y nos tubimoslo por bien por la qual por tiempo que nuestra merced y voluntad fuere sin perjuizio de nuestra corona rreal ny de otro tercero alguno confirmamos e aprobamos la dicha hordenança que de suso ba incorporada para que lo en ello contenido se cumpla, guarde y execute y mandamos a los del nuestro consejo, presidente e oydores de las nuestras audiencias, alcaldes y alguaziles de la nuestra cassa e corte y chançillerias e a todos los corregidores asistentes, gobernadores, alcaldes mayores y ordinarios, alguaziles, merinos y otros juezes e justicias qualesquier ansi de la dicha provincia de Guipuzcoa como de todas las otras çiudades, villas e lugares de los nuestros rreinos y senorios que guarden, cumplan y executen y agan guardar, cumplir y executar la dicha hordenança y lo en ella contenido y contra el tenor y forma de ella no bayan ny pasen ni consientan y ni pasar en tiempo alguno ni por alguna manera so pena de la nuestra merced y de diez mill maravedis para la nuestra camara, dada en Madrid a honze dias del mes de março de mill quinientos e ochenta e çinco años...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 617).

31 “...si se diese lugar que ellos solos las pudiesen vender las subirian a heçesibos preçios como se a visto a doze maravedis el açumbre pudiendose traer de fuera muy mejor e a quatro maravedis e a seys...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 617).

Mutriku quien se quejaba de las exacciones que San Sebastián exigía a los dueños y maestros de navíos de la provincia, obligándolos a aprovisionarse de la sidra de los cosecheros de la villa. Relataba otros abusos como obligarlos a descargar los productos de las pesquerías, exclusivamente, en el puerto de San Sebastián o a descargar en tierra el lastre que aportaban, lastre que después revendían a quienes lo necesitaban³². En las Juntas Generales celebradas en Hernani en 1605, Mutriku volvió a emitir idénticas quejas, pero en esta ocasión San Sebastián replicó que en Mutriku, también, se cometían abusos, consistentes en la monopolización por el concejo de la compra-venta de la paja y del esparto para la elaboración de fardeles para liar el pescado³³.

En cuanto al comercio de las vituallas que llegaban por mar a San Sebastián, esta villa imponía diversas limitaciones y exacciones, tanto a quienes se dedicaban a su acarreo desde el extranjero como a su redistribución al resto de la provincia. Así, en la Juntas Generales de 1550, reunidas en Tolosa, la villa de Zarautz se quejaba de que, a las chalupas que acudían al puerto de San Sebastián a comprar trigo, se les obligaba a obtener la licencia de sus alcaldes, que concedían a cambio del importe de un canon. San Sebastián replicó que su proceder se debía a la necesidad de controlar las extracciones de trigo desde la villa, a fin de evitar posibles carestías, y que el tributo exigido se destinaba a satisfacer los gastos administrativos que ese control generaba³⁴. San Sebastián continuó con su proceder lo que generó nuevas quejas posteriormente. Los afectados por estas exacciones obtuvieron en 1572 una Real Provisión que ordenaba a San Sebastián que no impidiese a los vecinos de Gipuzkoa la libre adquisición de trigo y cebada, proveniente de Francia³⁵. Pero esta orden no hacía ninguna referencia a los impuestos que la villa percibía a cambio del franqueo de las licencias de extracción de vituallas, con lo que los enfrentamientos continuaron. En 1575, las Juntas Generales, reunidas en Zumaia, a petición de la villa de Deba, además de incidir de nuevo en la libertad de compra y extracción de trigo por los guipuzcoanos desde San Sebastián, ordenaron la reducción de dicho impuesto, de manera que, en vez del 10 %, ascendiera al 3'3 % del valor de las vituallas adquiridas³⁶.

Mediante estas limitaciones impuestas al libre tráfico de vituallas, además de la obtención de ingresos, San Sebastián trataba de proteger los intereses económicos de los inversores en actividades marítimas que, mayormente, residían en su jurisdicción. Efectivamente, las vituallas, además de ser necesarias para el abastecimiento alimenticio de los pobladores de Gipuzkoa, eran precisas para el apresto de las embarcaciones dedicadas a diversas actividades, especialmente, de los pesqueros que se ausentaban durante varios meses a faenar en territorios, prácticamente salvajes, desprovistos de los recursos alimenticios básicos. San Sebastián, al objeto de conseguir que las principales actividades marítimas de Gipuzkoa se

32 A.G.G.-G.A.O., R.13.

33 A.G.G.-G.A.O., R.14.

34 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 19/29 abril 1550.

35 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/21 (P4D3).

36 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 19/29 abril 1575.

concentraran en su puerto y evitar que se trasladaran a otros enclaves, debía ofrecer las mayores facilidades posibles al apresto y avituallamiento de las embarcaciones, aún a costa del abastecimiento público del resto de localidades de la provincia. Los habitantes de los restantes puertos eran conscientes de esta realidad. Así, en las Juntas Generales de 1583 reunidas en Ordizia, la villa de Getaria solicitaba que se repartiera el bizcocho -especie de pan cuya especial elaboración permitía su buena conservación durante varios meses-, que los armadores de los pesqueros de Terranova y otras embarcaciones, sobre todo vecinos de San Sebastián y Deba, tenían almacenado a pesar de la carestía existente³⁷.

Para principios del siglo XVII la concentración de la mayor parte del comercio al por mayor en San Sebastián debía ser ya un hecho, tal como lo denunciaba Erreterria en un memorial presentado en las Juntas Generales reunidas en Hernani en 1614 a favor de la libertad de comercio en el puerto de Pasaia. Añadía que las exacciones impuestas por San Sebastián habían provocado la decadencia de las principales actividades marítimas, en la mayoría de los restantes puertos de Gipuzkoa³⁸. Dos años más tarde, en las Juntas Generales de 1616, celebradas en Getaria, la villa de Erreterria volvió a quejarse de los abusos que San Sebastián cometía en el puerto de Pasaia, obligando a todos los barcos a tomar lastre, exclusivamente, del Regidor Torrero³⁹. En 1631 era la Provincia la que emprendía gestiones en la Corte, ante las limitaciones que San Sebastián imponía al envío de mercancías a las localidades del interior, obligando a los mercaderes a aportar a la villa otras mercancías en contrapartida. En suma, trataba de concentrar la negociación de los excedentes, producidos en los municipios del interior, especialmente el hierro, evitando que se extrajera por otro puerto que no fuera el suyo propio. Las gestiones de la Provincia en la Corte no frenaron este proceso, limitándose el rey, mediante una Real Provisión de septiembre de 1631, a solicitar a San Sebastián informes al respecto⁴⁰.

Los nefastos acontecimientos producidos tras el inicio de la guerra entre Francia y España en 1635 fueron instrumentalizados por San Sebastián y, en menor grado, por Hondarribia para circunscribir, definitivamente, el comercio exterior a sus puertos. En 1644 el rey autorizó a Gipuzkoa el restablecimiento del comercio con la provincia de Lapurdi⁴¹, pero tal como denunciaron Deba, Mutriku y Getaria, en representación de las restantes “villas marítimas” en las Juntas Generales de Ordizia de 1646, San Sebastián y Hondarribia se las habían ingeniado para que los pasaportes, que el Capitán General de Gipuzkoa proporcionaba a los barcos

37 “Este día la villa de Guetaria pidió que, atento que al presente ay gran falta de pan en toda esta Provinçia y en espeçial en las villas de la marina, y en las villas de San Sebastián y Deba se alla mucho biscocho para los armadores que pretenden yr a Tierranoba y otros biajes, y porque es más justo se supla el daño tan universal que de lo contrario podría redundar que no el provecho que d’ello puede venir a los armadores, por lo qual se mande a las dichas villas de San Sebastián e Deba repartan el dicho biscocho con los que acudieren por ello y tubieren la dicha neçesidad...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Villafranca 2/12 Mayo 1583).

38 A.G.G.-G.A.O., R.16. Véase el documento nº4 del Apéndice Documental.

39 A.G.G.-G.A.O., R.17.

40 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/27.

41 A.G.G.-G.A.O., R.26.

labortanos que querían acudir a la provincia, autorizaran su arribada, únicamente, a las dos mencionadas localidades. Este proceder provocó la total concentración en los puertos de San Sebastián y Hondarribia del comercio con el extranjero, mientras los demás, especialmente los tres que encabezaban la demanda, se veían privados de esta actividad tan lucrativa⁴². La Junta designó una comisión para que acudiera al Capitán General a solucionar la cuestión y en caso contrario mandó que el Agente en Corte iniciara las gestiones pertinentes.

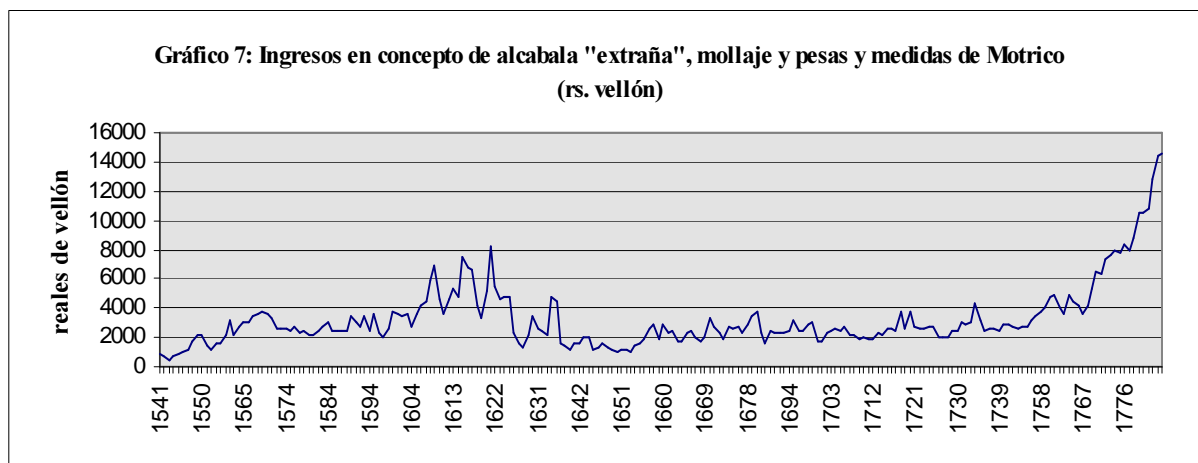
Los datos cuantitativos recogidos en varios archivos municipales de localidades del litoral corroboran este proceso de concentración del tráfico comercial en Hondarribia y sobre todo en San Sebastián. Si se comparan los registros del arrendamiento de la percepción de los impuestos de la alcabala “extraña”, mollaje y pesas y medidas que se recaudaban del tráfico de mercancías y de embarcaciones extranjeras en Mutriku (cuadro nº10 del Apéndice Estadístico), los del arrendamiento de la lonja o rentería municipal de Hondarribia (cuadro nº12 del Apéndice Estadístico) y los del arrendamiento de la lonja y puertos de Hernani (cuadro nº11 del Apéndice Estadístico), se constata que tras una similar tendencia de incremento de los ingresos hasta mediados de la década de los 60 del siglo XVI, de estancamiento hasta las décadas iniciales del siglo XVII, seguida de una fase de gran crecimiento -iniciada en Mutriku una década antes que en Hondarribia y Hernani-, su evolución posterior fue absolutamente diversa.

En Mutriku los valores de los ingresos, tras oscilar durante la fase de estancamiento extendido hasta los años iniciales del siglo XVII, por encima de los 2.000 y por debajo de los 4.000 reales de vellón⁴³ al año, a partir de entonces experimentaron una fuerte tendencia al alza, superando siempre, salvo en contadas ocasiones, la cota de los 4.000 reales de vellón y llegando incluso a sobrepasar en los inicios de la década de los 20 del siglo XVII la cifra de 8.000 reales de vellón. Esta tendencia se invirtió radicalmente a medida que se reanudaban los enfrentamientos bélicos con Holanda desde 1621 y con Francia entre 1624-1626, 1628-1630 y a partir de 1635. Sin embargo, el profundo bache de los ingresos del concejo de Mutriku procedentes del tráfico mercantil acaecido en las décadas de los 40 y mediados de los 50 -con ingresos siempre inferiores a los 2.000 reales de vellón-, no se debió sólo a la tantas veces mentada crítica coyuntura iniciada con las guerras de los años 30 y extendida hasta la década de los 50. Efectivamente, desde mediados de esta década se reinició una nueva fase ascendente de los ingresos, claro síntoma de la superación de la citada coyuntura de crisis, dando paso inmediatamente a una extensa fase de estancamiento, en que las cifras de los ingresos oscilarían entre los 2.000 y 4.000 reales de vellón, salvo en ocasiones puntuales de

42 Se quejaban que el permiso concedido en 1644 a Gipuzkoa para comerciar con Lapurdi, “...no lleva efecto la dicha cédula de permissio porque los passaportes y licencias que se despachan, se restringen tan solamente para San Sevastian y Fuenterravia de que se sigue muy gran perjuicio al resto de la Provincia, por carecerse del beneficio del dicho permissio...” (A.G.G.-G.A.O., R.26).

43 En el capítulo de la pesca del litoral se ha mencionado que se carecen de noticias acerca de las alteraciones monetarias habidas en Mutriku, aunque teniendo en cuenta las que sucedieron en otras localidades del litoral guipuzcoano muestran que la devaluación de la moneda de vellón alcanzó las cotas más elevadas durante las décadas de los 60 y 70 del siglo XVII, rondando el premio de la plata el 100%. Este hecho no hace más que corroborar la existencia de la mencionada fase de estancamiento. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "El premio de la plata...", op. cit., pp. 131-167.

superación de ambos márgenes, hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XVIII. Este estancamiento induce a valorar de manera positiva las quejas de las localidades del litoral guipuzcoano, entre ellas de Mutriku, acerca de que San Sebastián y Hondarribia se las habían ingeniado para concentrar bajo su jurisdicción la mayor parte del tráfico comercial que discurría por Gipuzkoa.

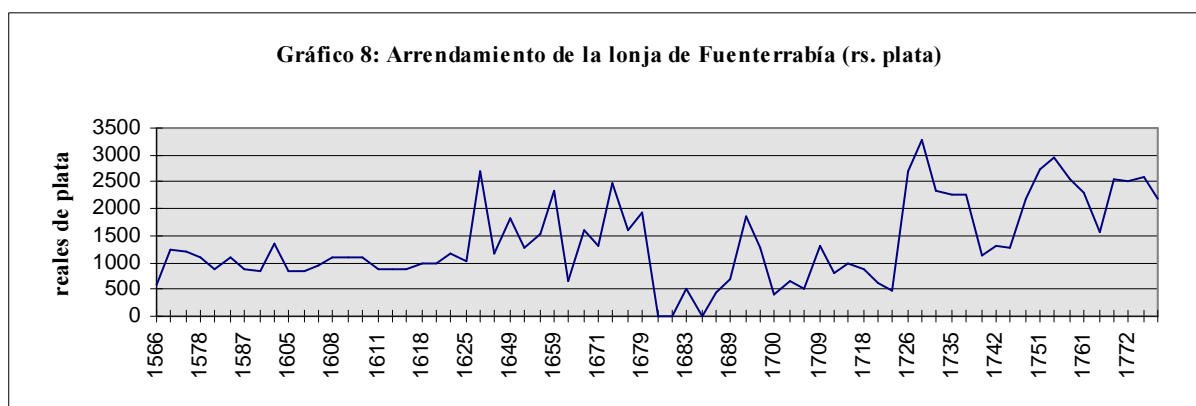


Esta hipótesis adquiere mayores visos de realidad si se tienen en cuenta los datos registrados en Hondarribia y en Hernani. En Hondarribia, la fase de estancamiento -con ingresos que oscilaban en torno a los 1.000 reales de plata anuales- proveniente de mediados de la década de los 60 del siglo XVI, se extendió precisamente hasta los finales de la década de los 20 del siglo XVII en que se inició una fuerte fase de crecimiento de los ingresos. Tanto es así que la crítica coyuntura, iniciada a finales de la década de los 30 y superada, en este caso, desde finales de los 40, no tuvo una incidencia tan radical como en el caso anteriormente analizado de Mutriku. Es más, se corrobora que la prosperidad mercantil de Hondarribia dependía de la existencia de enfrentamientos bélicos, beneficiándose de la obtención de permisos de arribada de barcos extranjeros, concedidos por el Capitán General, en exclusiva junto con San Sebastián, tal como las restantes villas del litoral denunciaban.

Efectivamente, la fase ascendente de los ingresos procedentes del arrendamiento de la lonja se extendió hasta el año 1659 en que concluyó la guerra franco-española. A continuación de la Paz de los Pirineos se produjo un profundo bache que se recuperó para 1667, año del estallido de la Guerra de la Devolución (1667-1668) Tras la Paz de Aquisgrán, que daba conclusión a esta guerra, se produjo una nueva tendencia a la baja. De nuevo tras el estallido de la Guerra de Holanda en 1672 se reinició otra coyuntura alcista, interrumpida en vísperas de la Paz de Nimega que dio fin a este enfrentamiento. Con todo, la coyuntura comercial más crítica que Hondarribia experimentó a lo largo de toda la Edad Moderna se produjo en los años 80 del siglo XVII, a raíz de la aplicación de la política “terrorista” de Luis XIV en el curso bajo del Bidasoa. Política que condujo al bloqueo de la desembocadura de este río en dos ocasiones, primero entre 1681-1682 y después en 1685, por barcos de guerra franceses, lo que supuso la interrupción del tráfico comercial de la ciudad⁴⁴. Con el estallido de la Guerra

44 En las cuentas de 1681 se expresaba que no hubo ingresos “...por no haver de presente arrendamiento...”. En las

de la Liga Augsburgo en 1688, Hondarribia debió recuperar su “normalidad” comercial reiniciándose una nueva fase de crecimiento de los ingresos de la lonja interrumpido en 1697, el año del final de este enfrentamiento. Esta dependencia del tráfico mercantil de Hondarribia con respecto a la existencia de conflictos bélicos, en especial con Francia, debió motivar su decadencia y estancamiento acaecido a partir de 1700, en beneficio, obviamente, de San Sebastián, que por aquellas fechas coronaba su proceso de concentración del tráfico comercial bajo su jurisdicción.

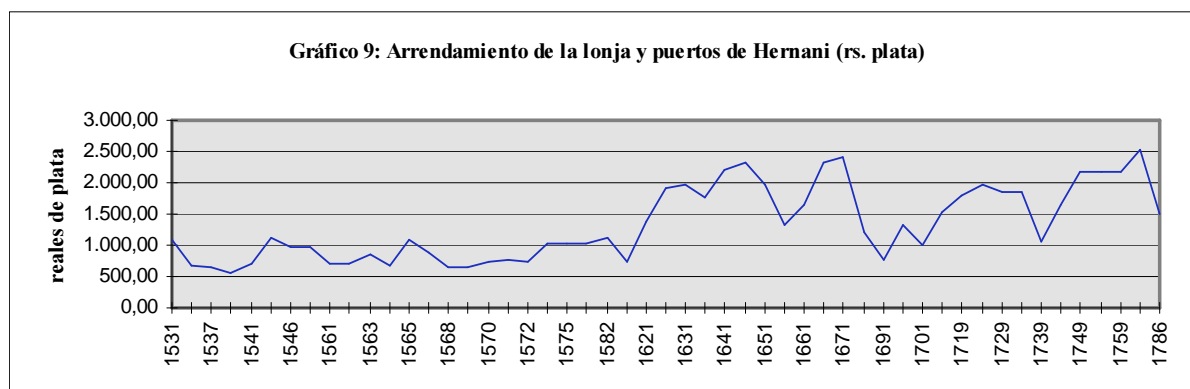


Muy similares al caso de Hondarribia son los datos correspondientes a Hernani, localidad no propiamente costera, aunque ubicada en el hinterland de San Sebastián, en el límite del tramo navegable del río Urumea; en suma, se hallaba situada sobre una de las rutas que comunicaban a San Sebastián con el interior. De modo que el tráfico mercantil que transcurría a través de Hernani en parte importante -por no decir totalmente- dependía de la evolución que la actividad comercial experimentó en San Sebastián. A falta de otras fuentes cuantitativas más directas, se estima que los datos de la lonja o rentería de Hernani, que fiscalizaba todo el tráfico legal que pasando por su jurisdicción discurría por el Urumea, pueden constituir un buen indicador de la evolución coyuntural del tráfico mercantil de San Sebastián.

Tras una larga fase de tendencia ascendente, aunque muy lenta y vacilante, que abarca gran parte del siglo XVI y las dos décadas iniciales del XVII, los ingresos del arrendamiento de la lonja de Hernani experimentaron un enorme impulso al alza a partir de los inicios de los años 20 del siglo XVII. Esta tendencia alcista, tras un leve bache acaecido en torno al estallido de la guerra con Francia en 1635, ni tan siquiera se interrumpió durante la nefasta coyuntura que entonces se inició y afectó al menos a toda la década de los 40 del siglo XVII. Efectivamente, la continuidad de la tendencia alcista, incluso en esta problemática década, puede ser un indicador del mencionado proceso de concentración del tráfico comercial protagonizado especialmente por San Sebastián. Igual que en el caso de Hondarribia, puede que parte de esta

de 1682 que “...la cassa lonja que no esta en arrendamiento por las contrabercias con los de Endaya y aber estado zerrado este puerto por quattro barcos de guerra del Rey de Francia enbarazando la comunicacion por mar a esta dicha çiudad...”. Y en las de 1685 que no hubo “...derechos de la lonja que no estuvo en huso dicho año...” (A.M.F., C, 2, 10)

concentración mercantil fuese un efecto de los conflictos bélicos y de la concesión por la máxima autoridad militar de Gipuzkoa de pasaportes a barcos extranjeros únicamente destinados a San Sebastián y Hondarribia. Extremo corroborado por la existencia de un bache en la década de los años 50, precisamente, en los años en que se iba generalizando la distensión bélica, merced al Tratado de Westfalia de 1648, el Tratado de Conversa entre Gipuzkoa y Lapurdi de 1653 y la Paz de los Pirineos de 1659. Con todo, esta dependencia del tráfico de San Sebastián con respecto a las coyunturas bélicas internacionales no debía ser tan intensa como lo era en el caso de Hondarribia, de manera que el proceso de concentración comercial bajo su jurisdicción se estaba desarrollando principalmente mediante otros cauces más allá de la simple utilización en beneficio propio de las condiciones especiales creadas a raíz del estallido de conflictos armados. Este extremo se corrobora, por una parte, por el hecho de que el bache de los años 50 no fue tan acusado, ni mucho menos, como en el caso de Hondarribia, pues las cifras mínimas alcanzadas hacia 1656 quedaron por encima de los máximos históricos alcanzados durante el siglo XVI, y, por otra, por el hecho de que desde el comienzo de la década de los 60 -en plena coyuntura pacífica- se reinició la fuerte tendencia alcista que continuó de manera ininterrumpida hasta la década de los 70.



Fue durante las dos últimas décadas del siglo XVII y los años iniciales del siglo XVIII cuando se produjo un brusco proceso descendente, observado también en Hondarribia, que fue paliado levemente por la Guerra de la Liga de Augsburgo. De todas maneras las causas esgrimidas en el caso de Hondarribia no son demasiado válidas para argumentar esta depresión de los ingresos de la lonja de Hernani. El bloqueo del puerto de Hondarribia por la escuadra francesa no sirve para explicar el fuerte descenso del tráfico fluvial por el río Urumea, aunque por supuesto tampoco es correcto ignorar que la inestabilidad político-militar generada por la política “terrorista” aplicada por Luis XIV en la vecina localidad de Hondarribia debió generar un clima de inseguridad muy poco propicio para el desarrollo floreciente de la actividad comercial. Las principales causas debieron ser otras, tal como se deduce del hecho de que la citada inestabilidad apenas influyó en el devenir del tráfico de otros puertos del litoral como en el antes analizado caso de Mutriku o en el geográficamente más cercano de Orío (cuadro nº13 del Apéndice Estadístico). Debieron influir otras razones, que se irán estudiando a lo largo de este capítulo, las principales desencadenantes de este bache, como el progresivo desvío del tráfico lanero de San Sebastián, las crecientes dificultades de las exportaciones férricas guipuzcoanas y la generalización, en sustitución, del tráfico fraudulento a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII. Fase depresiva que no fue

superada hasta después del final de la Guerra de Sucesión de España, dando paso a otra de crecimiento.

Valiéndose de la preeminencia comercial y económica alcanzada, a partir de la segunda mitad del siglo XVII, San Sebastián comenzó a incrementar las exacciones sobre los usuarios de sus instalaciones portuarias, tal como se ha analizado en los capítulos anteriores. Por una parte, procedió en contra del derecho a comerciar de localidades ubicadas en Pasaia, como Errenteria. Las propias ejecutorias ganadas por San Sebastián contra dichas localidades reconocían su derecho a aprovisionarse de alimentos y a exportar el producto de sus ferrerías por mar. Pero en 1666 el Regidor Torrero comenzó a exigir el permiso de los alcaldes de San Sebastián a las chalupas y pinazas, que se dedicaban al transporte de clavos y cabillas, elaborados en Errenteria, para los astilleros del Oria. El alcalde de Orio elevó sus quejas a la Provincia y ésta comunicó el caso al licenciado Iguerategui, quien dictaminó que las embarcaciones de Orio no precisaban de permiso alguno de los alcaldes de San Sebastián para transportar los herrajes fabricados en Errenteria⁴⁵. Por otra, incrementó las exacciones impuestas a la flota pesquera labortana que invernaba y se aprestaba en el puerto de Pasaia. Además de aumentarles los impuestos, les obligaba a descargar sus capturas en el puerto de San Sebastián, a tomar lastre del Regidor Torrero, a surtirse de sidras y chacolís de la ciudad, tal como en el capítulo de las pesquerías transoceánicas se ha estudiado. Estos abusos desencadenaron continuos enfrentamientos entre las autoridades de la ciudad y los dueños e inversores de la flota labortana, hasta su extinción en los años 60 del siglo XVIII.

El conflicto suscitado con la flota pesquera labortana sirvió de acicate para el estallido de nuevas controversias en torno a la comercialización de la sidra que constituía una de las principales cuestiones entre los labortanos y las autoridades de San Sebastián. En 1726 Catalina de Telleria, doña Gracia de Atocha, don Fernando de Ansorena Garayoa, don Juan Francisco de Llatazo, don Francisco de Zubicoeta y don Juan Antonio de Jauregui, vecinos cosecheros de San Sebastián, se quejaron ante la Provincia de que, a pesar de las prohibiciones contempladas en los Fueros de Gipuzkoa y en las ordenanzas de San Sebastián, en Hondarribia introducían grandes cantidades de sidra de Lapurdi. Por delegación de la Provincia, don Pedro Ignacio de Zuloaga, alcalde de Hondarribia, inició autos contra dicha práctica⁴⁶. Para entender la actitud de los vecinos de Hondarribia, hay que tener en cuenta que en dicha ciudad radicaban fuertes intereses en las pesquerías labortanas, tanto desde el punto de vista de la inversión, como de la participación física de sus marineros. En suma, constituía una puerta abierta al fraude muy perjudicial para los cosecheros de San Sebastián, que pretendían mantener su preeminencia en el abastecimiento sidrero de la flota pesquera labortana.

45 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/25. Los enfrentamientos entre los municipios del puerto de Pasaia y San Sebastián en torno al uso de sus infraestructuras portuarias siguieron siendo una constante durante el siglo XVIII, de manera que la ciudad se vio forzada a elaborar en 1752 un capitulado que contenía todas las ordenanzas relativas a la jurisdicción, gobierno y administración del puerto de Pasaia, detallando con minuciosidad los derechos y limitaciones que para su uso asistían a todos los municipios del entorno (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/47).

46 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/29.

De forma simultánea, este mismo año de 1726 la villa de Hernani, en aplicación, precisamente, de los Fueros y de las reales órdenes relativas a la negociación de la sidra, pretendió que San Sebastián le permitiera la libertad de tránsito y venta de sus sidras en los puertos de la ciudad. Por supuesto, la ciudad, celosa defensora de los intereses de sus cosecheros, no transigió, lo que originó diversas disputas entre ambos municipios⁴⁷. El descontento de las poblaciones limítrofes a San Sebastián se manifestaba, especialmente, los años de escasez de sidra en la ciudad, cuando sus autoridades, sin tener en cuenta las reservas de los municipios vecinos, concedían autorizaciones a los labortanos para proveerse de sidra en su provincia. Durante estas circunstancias, el poco empeño mostrado por la ciudad en el cumplimiento de esta legislación hace sospechar que su actitud era premeditada, ya que, en estos casos, prefería que los labortanos se abastecieran con sus propias sidras antes de obligarlos a adquirir la sidra de las poblaciones cercanas. Puede que las autoridades de San Sebastián pretendieran así evitar peligrosos precedentes para la perduración de su preferencia de venta de sidras. Tanto es así que fueron las propias localidades vecinas a San Sebastián las que emprendieron acciones para conseguir que incluso en años de escasez de sidra en la ciudad se respetara la legislación vigente, abasteciendo los pesqueros labortanos con sidras provenientes de sus términos. Así, en 1730 la población de Altza, aldea perteneciente a la jurisdicción de San Sebastián y enclavada en el puerto de Pasaia, obtuvo una Real Ejecutoria confirmando la ordenanza municipal de San Sebastián y los Fueros de la Provincia, que mandaban que los labortanos se debían aprovisionar con sidras de los naturales, en contra de la autorización, concedida por la ciudad. Altza mantuvo una actitud muy celosa con el cumplimiento de la legislación y en diversas ocasiones -en 1732 y 1733- inició acciones, tanto en el tribunal del Corregimiento como ante la Provincia, para obligar a San Sebastián al respeto de dicha normativa, más allá del cumplimiento parcial e interesado que sus autoridades hacían⁴⁸.

La actitud de los cosecheros de San Sebastián no varió hasta que se inició la crisis definitiva de las pesquerías labortanas. Todavía en 1755, en vísperas de iniciarse la Guerra de los Siete Años, las autoridades de San Sebastián, en connivencia con los cosecheros, impidieron a los balleneros labortanos de la Compañía de Bayona que se aprovisionaran con sidra de Lapurdi⁴⁹. Con la derrota francesa sobrevino la crisis definitiva de las pesquerías labortanas. La desaparición de la flota pesquera labortana del puerto de Pasaia significó la pérdida del principal cliente de las sidras de los cosecheros de San Sebastián. Ello produjo que cambiara su actitud con respecto a la persistencia de las limitaciones del libre comercio de sidras. Las ordenanzas de la ciudad, aunque otorgaban la preferencia a la venta y extracción de las sidras de la propia cosecha, al mismo tiempo reducían a tasas el precio de las sidras destinadas al consumo de sus habitantes, a fin de garantizar su abastecimiento de sidra barata. Los perjuicios que los precios tasados ocasionaban a los cosecheros eran compensados con creces con la preferencia de venta que les reportaba la práctica exclusiva de aprovisionamiento de la flota pesquera labortana. Pero con la pérdida de este cliente, la principal salida de las sidras

47 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/30.

48 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/31.

49 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/39. Véase el documento nº27 del Apéndice Documental.

de los cosecheros de San Sebastián era el consumo interno y es entonces cuando chocaron con la legislación municipal que reducía su precio a tasas. El conflicto entre los cosecheros y las autoridades de la ciudad desencadenó un pleito que se resolvió en 1765, a favor de los primeros, mediante una Real Ejecutoria que reconocía a todos los guipuzcoanos la libertad de extracción y comercialización de la sidra, sin sujeción a tasas⁵⁰.

El establecimiento del Consulado supuso la introducción de nuevas exacciones que repercutieron en el ahondamiento de la concentración comercial en San Sebastián⁵¹. Uno de los principales medios para conseguir la concurrencia de barcos extranjeros a determinado puerto consistía en disminuir o eliminar los abusos y arbitrariedades, que frecuentemente sufrían, especialmente, a la hora de ser atoados o remolcados al puerto, tal como más adelante se analizará. El Consulado de San Sebastián procedió en 1685 a regular los precios y sistemas de ataje de los puertos de la ciudad, de manera que, en lo sucesivo, esta actividad se sometería a su jurisdicción⁵². Pero las consecuencias de las acciones del Consulado no se limitaban, exclusivamente, a la jurisdicción de San Sebastián, afectaban, también, a los vecinos de los restantes puertos de Gipuzkoa, en cuanto que derogaban y limitaban diversos usos e incluso derechos con los que se había regido la actividad del ataje hasta el momento.

En primer lugar, el Consulado de San Sebastián pretendió la extensión de su jurisdicción sobre atajes y naufragios al resto de los puertos de Gipuzkoa. Sus ordenanzas mandaban que todos los dedicados a las diversas actividades marítimas de Gipuzkoa estuviesen sometidos a la jurisdicción del Consulado, aunque el que su jurisdicción efectiva se limitara a los puertos sometidos a San Sebastián suponía una importante limitación de su ejercicio en los restantes puertos guipuzcoanos⁵³. Así, en las Juntas Generales de 1716 congregadas en San Sebastián, propuso que todos los puertos de Gipuzkoa fuesen sometidos a su jurisdicción en lo referente a los importes del servicio de atajes y otras “...dependencias de Marina y Comercio...”⁵⁴. Los inversores navales y las autoridades de San Sebastián y de su Consulado eran conscientes de que para fomentar el tráfico naval extranjero en su ciudad, no bastaba con regularizar la actividad del ataje en los puertos pertenecientes a su jurisdicción. Efectivamente, por diversas razones fortuitas o no, muchos barcos se veían precisados a arribar a otros puertos de la provincia, como el de Getaria, donde eran sometidos a numerosas arbitrariedades y abusos a la hora de cobrarles los servicios de ataje. Hechos que se repetían en los casos de naufragio. Por supuesto, estos acontecimientos no favorecían de ninguna manera la llegada de embarcaciones extranjeras a Gipuzkoa, ni San Sebastián estaba dispuesta a poner en peligro su supremacía comercial por semejantes arbitrariedades cometidas por las autoridades de otros puertos.

50 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/42.

51 Véanse acerca del consulado: LAZCANO, S.: *Creación y ordenanzas...*, op. cit.; SMITH, R.S.: *Historia de los consulados...*, op. cit.

52 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684.

53 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/100.

54 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,7.

Las pretensiones del Consulado fueron colmadas con creces por la Ordenanza de Marina de 1752 que reconocía la extensión a toda la provincia de su jurisdicción en materia de atojos y naufragios. Anteriormente, el Consulado no consiguió satisfacer su pretensión, tal como se constata en un pleito suscitado en Hondarribia en 1724 por el importe del atajo de dos barcos labortanos. El pleito fue sustanciado por el alcalde de Hondarribia y las autoridades del Consulado, únicamente intervinieron a requisitoria del alcalde de Hondarribia, para embargar los dos barcos que se habían refugiado en el puerto de Pasaia, es decir, en un espacio ajeno a la jurisdicción de Hondarribia, sometida a la del Consulado en lo concerniente a los atojos⁵⁵. En cambio, a partir de 1752 las cosas cambiaron. Este mismo año Miguel de Aizpurua, constructor de chalupas, que había fabricado varios lanchones para don Antonio de Junibarbia en el astillero de Mápil, contrató los servicios de José de Larrume, marinero de Orio, para atoar dichas embarcaciones, obviando las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de Orio. La Cofradía les impuso una demanda ante el tribunal del Corregimiento. Los acusados alegaron en su defensa que no recurrieron a los servicios de la Cofradía por no necesitarlo y que dichas ordenanzas únicamente se aplicaban en los casos en que se precisara su ayuda. A pesar de que Larrume era miembro de la Cofradía de Orio y por tanto Miguel de Aizpurua sí precisó de la ayuda de al menos un cofrade de dicha institución, el Corregidor emitió una sentencia absolutoria, eximiendo al constructor del cumplimiento de dichas ordenanzas, aunque ordenaba a Larrume que las respetara y se sometiera a sus obligaciones de cofrade⁵⁶. Pero dos años más tarde, con la Ordenanza de Marina ya en vigor, las cosas fueron muy distintas. La Compañía Guipuzcoana de Caracas contrató los servicios de varios marineros de Zarautz y Getaria para conducir al Ferrol seis lanchones desde los astilleros del Oria. Éstos se valieron de los servicios de los cofrades de Orio para atoar las embarcaciones, pero a la hora de pagar sus servicios surgieron diferencias entre las partes y la Cofradía de Orio interpuso una demanda ante el Corregidor. El Corregidor emitió un auto ordenando a los acusados el pago de los servicios, pero tanto estos como la propia Compañía de Caracas alegaron que el conocimiento de este caso competía al Consulado. Así, se interrumpieron los autos iniciados por el Corregidor a todas luces por haberse trasladado la disputa al tribunal consular⁵⁷.

En segundo lugar, en cuanto a los atojos de los puertos bajo la jurisdicción de San Sebastián, el Consulado impuso diversos impuestos y exacciones que afectaban a los barcos que arribaban o zarpaban de sus puertos. Esta práctica lesionaba el decreto de las Juntas Generales de 1670, celebradas en San Sebastián, reconociendo a los barcos guipuzcoanos la libertad de atajo. Este decreto mandaba que en ningún puerto de la provincia se pudiera obligar a barco guipuzcoano alguno a valerse de sus servicios de atajo, autorizando el empleo de cualquier otra embarcación dispuesta a remolcarlos, indistintamente de si fuera vecino o no del puerto al que se pretendía arribar. El Consulado, además de percibir algunos derechos por el atajo, obligaba a valerse del servicio de atojos organizado para los puertos de San Sebastián y Pasaia a todos los barcos de vela -incluidos los guipuzcoanos- de cierta

55 A.M.F., E, 7, I, 38, 2.

56 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2829.

57 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 3479.

envergadura, concretamente, a los que arbolasen gavias o dispusiesen de bote salvavidas. Ya en 1696, en las Juntas Generales reunidas en Tolosa, advertía la ciudad de Hondarribia que estas imposiciones eran contrarias al decreto de 1670⁵⁸.

Pero los actos contestatarios más importantes se producirían durante la segunda mitad del siglo XVIII. Las extracciones de madera destinada a los reales arsenales de la Armada, promovieron un cierto renacimiento comercial de algunos puertos, que desde hacía más de un siglo veían reducido su tráfico comercial casi exclusivamente al generado en torno, tanto al abastecimiento de vituallas, como al transporte de materias primas y producciones del entorno local y cuando mucho comarcal. Este renacer era del desagrado de los comerciantes y autoridades municipales y consulares de San Sebastián, que veían en ello el germen de una posible disgregación del gran tráfico comercial, hasta entonces concentrado, casi en exclusiva, bajo la jurisdicción de la ciudad. Las autoridades de estas villas portuarias, protagonistas del relanzamiento comercial, adoptaron medidas que buscaban el control y el afianzamiento del incipiente tráfico, a fin de que desencadenara el aumento de los ingresos de sus haciendas. Al tiempo, las autoridades de San Sebastián y su Consulado se valieron de la jurisdicción consular sobre naufragios y atojajes, extendida a todos los puertos guipuzcoanos, para tratar de evitar el florecimiento comercial de los restantes puertos de Gipuzkoa.

El conflicto tuvo su inicio en Deba en 1765, a raíz del naufragio de una chalupa en su barra, que, a pesar de las advertencias del atalayero, trató de penetrar en su puerto. Los vecinos de Deba consiguieron salvar a la tripulación a duras penas y a costa de exponer sus vidas. Consecuentemente, el alcalde de la villa emitió un auto condenando a penas pecuniarias y de cárcel a quienes desobedeciesen las señales del atalayero. Pero la Cofradía de Mareantes replicó que disponía de ordenanzas peculiares para su gobierno y que, consecuentemente, competía a sus mayordomos imponer los castigos. El alcalde de Deba expuso el caso al licenciado don Joaquín de Láriz, quien dictaminó que las ordenanzas de la Cofradía no eran válidas, pues carecían de aprobación real y que, de todas maneras, competía al alcalde conocer en los casos de desobediencia de dichas ordenanzas. Casos como este fueron instrumentalizados por el Consulado para tratar de ampliar su control al entorno del bajo Deba, que por entonces conocía un prometedor renacer comercial. A tal fin se valió de las disputas entre Mutriku y Deba que trataban respectivamente de ampliar sus beneficios procedentes del comercio una a costa de la otra. Mutriku intentó tomar ventaja sobre Deba promoviendo la adecuación de las ordenanzas de su cofradía a las reglas sobre atojajes del Consulado de San Sebastián. Ambas instituciones redactaron un reglamento provisional para que se aplicara durante el período en que la villa de Mutriku empleara en la redacción de nuevas ordenanzas, con los arreglos estipulados con el Consulado, para su cofradía.

Prueba de que la intencionalidad de las autoridades de Mutriku se limitaban a sacar el máximo partido posible del tráfico comercial que iba en aumento en el curso del Deba, valiéndose al objeto de la alianza con el Consulado, es que tras el establecimiento de este reglamento provisional la villa se desentendió de redactar nuevas ordenanzas para la Cofradía, adecuadas a los dictados del Consulado. De manera que fue la propia Cofradía de

58 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,14.

San Pedro de Mutriku la que remitió a la Provincia el texto del acuerdo adoptado con el Consulado a fin de obtener su aprobación, y las Juntas Generales de 1768, celebradas en la misma villa, emitieron un decreto ordenando que las ordenanzas de aquellas cofradías de mareantes de Gipuzkoa que así lo desearan se plegaran y adecuaran a las reglas del Consulado de San Sebastián⁵⁹.

Por supuesto, la villa de Deba, deseosa de beneficiarse en exclusiva del creciente tráfico mercantil que transcurría por la ría, no secundó el decreto de 1768 y en 1773 su Cofradía de Mareantes estableció diversas reglas para la regulación de los atoajes de su barra. Enterado el Consulado, solicitó al alcalde de Deba que hiciera averiguaciones y que en caso de ser ciertas las noticias procediera contra los cofrades, pues correspondía al Consulado la privativa jurisdicción sobre las cuestiones suscitadas en torno al atoaje en toda la provincia⁶⁰. El alcalde de Deba no tuvo más remedio que tomar las medidas oportunas contra la Cofradía lo que le mereció el agradecimiento del Consulado. Pero al mismo tiempo, este tribunal aprovechó la ocasión para solicitar al concejo que se le informara acerca de la práctica existente en Deba en la regulación de los atoajes para que fuesen adecuadas a las ordenanzas consulares⁶¹. Sin embargo, como en breve se comentará, no llegó a materializarse la reforma de las ordenanzas de la Cofradía de Deba, tal como prescribía el decreto provincial de 1768⁶².

No obstante, los vecinos de los restantes pueblos del litoral, cada vez se mostraban menos conformes a condescender con las exacciones comerciales que San Sebastián y su Consulado imponían. Así, en 1776, don Antonio de Alzolaras, vecino de Zumaia, solicitó el amparo de la Provincia en el conflicto que mantenía con el Consulado de San Sebastián acerca de si su

59 “Leyóse memorial de la cofradía de San Pedro de Mareantes de esta villa, en que representan, que, habiendo recurrido a la última Junta General de Zumaya, suplicandola, mandase, que la cofradía se governase en lo futuro por las ordenanzas contenidas en el egemplar impreso, que presentan, acordadas por el Consulado de la Ciudad de San Sebastian con la misma villa, interin esta hiciese otra, y obtuviese su confirmacion, para evitar de este modo las discordias, que se suscitan entre sus individuos, y los patronos de barcos, que arriban à su puerto sobre la satisfaccion de los derechos de Atoage, no tiene aun resulta alguna; por lo que suplica á la Junta, se sirva de resolver lo que tubiere por conveniente: y la Junta acordò que todos los puertos maritimos, ò los que de ellos quisieren, vean las Ordenanzas del Consulado confirmadas por SM, que los Cavalleros Procuradores de aquella ciudad quedan en solicitar, y embiar a las Justicias respectivas, y que estas, o los puertos, con las cofradías, arreglen las ordenanzas, que tubieren por mas equitativas, y las pasen a la Diputacion, á fin de que esta solicite la confirmacion del Real y Supremo Consejo de Castilla, para evitar los embarazos que se han experimentado hasta aquí...” (A.G.G.-G.A.O., JD AJI 3/2; JD IM, 2/13/22).

60 “...toca privatibamente a mi Prior y Consules, atender, oyr, conocer, y juzgar las diferencias, que se subcitan entre mareantes de los puertos y costa de esta MN y ML Provincia de Guipuzcoa y capitanes de navios y maestros de embarcaciones que arriben a ellos de Europa, al tiempo de su arribada y salida, sobre atuages, socorros, y demas faenas de mar y todo quanto conduce al comercio y navegacion mercantil, con poderio fuerza y facultad de multar, apremiar y poner en prision a dichos mareantes, segun hallasen por conveniente en justicia, si se mostrasen remisos y omisos a // (fol. r.) prestar el necesario socorro y ayuda con sus chalupas a los referidos navios y embarcaciones...” (A.M.D., Libro VI).

61 “...la práctica que se ha obserbado, y obserba sobre entradas y salidas de navios, atoages, socorros y demas faenas de mar en su distrito: Y procurare que en su vista tomen mi Prior y Consules, si huviere necesidad, las providencias que juzgaren conducentes con arreglo a dichas ordenanzas...” (A.M.D., Libro VI).

62 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22.

bergantín, el *San Buenaventura y Nuestra Señora de Arritoquieta*, debía aceptar o no los servicios de ataje del puerto de San Sebastián. Como en otras muchas ocasiones, habiendo acudido su bergantín cargado de hierro de la ferrería de Iraeta -valle de Urola-, el Consulado quiso obligarle a valerse de los servicios de las lanchas de ataje de la ciudad, sin que consiguieran que su capitán se plegara a cumplir con la exacción. Pero en esta ocasión, su propietario recurrió a la Provincia argumentando que su barco carecía de gavias, de manera que no estaba obligado a valerse de los servicios de ataje de la ciudad. El Consulado replicó que aunque carecía de gavias, el bergantín era lo suficientemente grande como para llevar bote auxiliar, “... aunque no traiga por algun accidente, y con especialidad por defraudar los derechos de dicho atuaje a los marineros...”. El capitán de la embarcación, aunque reconocía que cuando acudía a San Sebastián no llevaba bote para obviar los gastos de ataje⁶³, añadía que precisamente por esa causa nunca hallaban razones suficientes en San Sebastián para imponerle dicha obligación. Por ello solicitaba a la Provincia que se aclarara si en semejantes casos estaban sujetos al cumplimiento de dicha exacción. El Consulado, por su parte, insistía que dicha normativa, únicamente, buscaba la seguridad de los barcos que arribaban a sus puertos⁶⁴.

En 1784 estalló, por fin, el conflicto entre Deba y Mutriku, en torno a la preferencia que la primera pretendía disfrutar para atoar los barcos que acudían a su puerto a por madera para los arsenales de la Armada. Correspondiendo a ambas villas la jurisdicción sobre la ría del Deba, Mutriku también pretendía beneficiarse del creciente tráfico del vecino puerto. Pero los marineros de Deba pretendieron la exclusiva de la actividad, en atención a que poseían títulos de “pilotos lemanes”, otorgados por el Consulado de San Sebastián, título que los de Mutriku no se habían preocupado de obtener. De este hecho se deduce que el intento de ampliación del control sobre la actividad del ataje, emprendida por el Consulado unos años antes en Deba, había sido de alguna manera y a la postre, exitosa. Los marineros de Deba, dedicados al ataje, eran formados en las reglas y prácticas diseñadas por el Consulado, a cambio de lo cual obtenían el mencionado título de “piloto lemán”. Los marineros de Deba, imbuidos del espíritu exclusivista del Consulado, pretendían disfrutar del monopolio en los atajes del Deba. El alcalde de Mutriku, en octubre de 1784, solicitaba a la Provincia que se le informara si los mencionados títulos, concedidos por el Consulado, eran necesarios para ejercer el ataje en todos los puertos de Gipuzkoa, o si únicamente atañían a los puertos de San Sebastián. Añadía que entre las villas de Mutriku y Deba existía un convenio, redactado en 1655, para regular los atajes y que las ordenanzas de su Cofradía se adecuaban al decreto provincial de 1768. En su opinión este hecho no constituía nada más que otro intento del Consulado por ampliar su autoridad y control al resto de los puertos de Gipuzkoa⁶⁵. El alcalde de Deba por

63 “...Yo no negare que en este puerto tengo chalupa y bote, y que lleva este ultimo mi barco quando va a Francia, o Bizcaya, y que por escusar los gastos de ataje dexa de llevarlo quando va a esa...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22).

64 “...la obligación de tomar chalupa que tienen los barcos que tuvieren vela de gavia, vote o vatel se dirige a mirar a la mayor seguridad de los dueños de las mercaderías, y // (fol. 1º r.) jeneros que se embarcan en ellos, y acortar la codicia de los dueños capitanes o patrones de los tales barcos, que por havaratar el pequeño coste del atuaje, quieren exponer a perder sus embarcaciones y cargas...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22).

65 “...si VS estimase conveniente estender la misma practica a toda su costa, convendre como es de mi obligacion a esta innovacion; pero me lisonjeo, que me dispensara de la precision de sujetar los derechos de mis puertos a la inspeccion de un tribunal extraño, y puramente privilegiario; Y si para esto pareciese a VS preciso formar nuevas

su parte, estimaba que el convenio de 1655 había quedado derogado tras la erección del Consulado en 1682.

El mayordomo de la Cofradía de Deba, además de suscribir las afirmaciones de su alcalde, hizo algunas afirmaciones que evidenciaban el verdadero origen de la disputa entre los marineros de ambas villas. Afirmaba que de continuar en vigor el acuerdo de 1655, los marineros de Deba nunca podrían disfrutar de los atoajes, ya que dicho convenio no establecía preferencia alguna a los marineros de ninguna de las villas, correspondiendo los atoajes a quienes primero alcanzasen a las embarcaciones que pretendían arribar al puerto de Deba. Pero, tal como el propio mayordomo admitía, el puerto de Mutriku estaba “...*más saliente en el mar...*”, mientras que los de Deba debían atravesar su peligrosa barra para acceder a mar abierto, con lo que eran los del primer puerto quienes siempre llegaban antes a los barcos que precisaban de atoaje⁶⁶. En suma, en el fondo se trataba de un problema de distinta accesibilidad y capacitación de ambos puertos. El licenciado don Vicente Francisco de Oro Miota, consultor de la Provincia, dictaminó que las ordenanzas del Consulado recogían que los atoajes correspondían a quienes primero accedían a la tarea, de manera que aconsejaba que ambas villas redactasen un acuerdo para regular los atoajes y que, en el interín, continuase en vigor el convenio de 1655⁶⁷.

Sin embargo el concejo de Deba no estaba dispuesto a que estas rencillas acabaran con el renacer comercial de su puerto, mostrando una actitud condescendiente con las exigencias y pretensiones del Consulado, como se acaba de comprobar. Renacer experimentado, merced a las extracciones de madera procedente de Álava para la Armada y a la construcción del camino real de coches, que comunicaba Bergara con el puerto fluvial de Alzola, con lo cual el valle del Deba se transformó en una arteria por la que los comerciantes vitorianos podían realizar sus compraventas de forma rápida -por la cercanía y por la adecuación de los caminos-, y barata -Alzola era el puerto fluvial que más al interior penetraba en territorio

ordenanzas con vista de las de ese Consulado, dare también la mano, si bien no se ha puesto en planta lo decretado por VS en esta razón en sus Juntas Generales de 1768 por que mis mareantes las tienen antiguas y juiciosas y aprobadas del soberano...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22).

66 En las excavaciones arqueológicas emprendidas en la atalaya de Mutriku se ha podido comprobar que las señales emitidas desde la torre de la atalaya anunciando la presencia de ballenas, bancos de peces o barcos que precisaban de los servicios de atoaje no eran visibles directamente desde los muelles de las localidades vecinas de Deba y de Ondarroa (Bizkaia). Desde ella se observaba, además, el tráfico naval de todos los puertos de Gipuzkoa, cuya información era vital a la hora, por ejemplo, de negociar los precios de los víveres que aportaban los extranjeros a su puerto. En ese afán por evitar que la vecina competencia observara las señales de la atalaya, éstas tampoco eran visibles desde el puerto de Mutriku, para lo que se vieron precisados a establecer un segundo puesto atalayero, junto a la ermita de San Nicolás, en la ladera que domina por occidente el puerto, cuya finalidad era la retransmisión de la información emitida desde la atalaya principal. El caso de Mutriku no era único, ni mucho menos. Se comprueba que cada puerto creó su propio sistema atalayero, compuesto por varios puestos atalayeros, con el propósito de “ver” lo máximo posible y evitar “ser vistos”. Véase: PÉREZ CENTENO, J.M.-ALBERDI LONBIDE, X.-ARAGÓN RUANO, A.: *Memoria científica. Estudio histórico-arqueológico Talaixa (Mutriku)*, 2004. (Memoria inédita consultable en el archivo de arqueología del Centro de Patrimonio del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Guipúzcoa); ALBERDI LONBIDE, X. – PÉREZ CENTENO, J.M.: *Los ojos del mar. Atalayas y Señeros del País Vasco*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2009.

67 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22.

guipuzcoano⁶⁸. En diciembre de 1784, a fin de superar la posible oposición del Consulado, en vez de adecuar las ordenanzas de su Cofradía de mareantes de acuerdo con el decreto provincial de 1768⁶⁹ -tal como se procedió en Mutriku- se redactaron un conjunto de catorce ordenanzas municipales para el gobierno del puerto. Estas ordenanzas que se adecuaban a los contenidos del reglamento del Consulado de San Sebastián, instauraban el cargo de Capitán del Puerto, que por primera vez recayó en don Ignacio de Cigaran. Por una parte se establecían las condiciones y obligaciones personales que debían cumplir quienes hicieran ejercicio de dicho cargo, de manera que entre otras, el Capitán del Puerto debía mantener abierta una escuela de náutica para la formación de las futuras generaciones en el ejercicio de la navegación. Por otra, se hacía hincapié, sobre todo, en la regulación de la navegación en la peligrosa barra de Deba, estableciendo un reglamento para el ejercicio del ataje, para el control de la entrada y salida de embarcaciones, de su cargamento, etc.⁷⁰. Por último, se

68 El apoderado de Deba ante la Provincia afirmaba que habían redactado las ordenanzas de gobierno de su puerto que, "...pocos años ha fue asilo de varios navios, barcos, chalupas y galeones como es publico y notorio:...haviendose construido caminos nuevos de coches desde Vergara a Alzola se ha introducido un comercio y trafico tan exorbitante, que es indecible el concurso de navios, barcos y demas buques que continuamente llegan a este puerto, que sera con el tiempo uno de los que produzcan excesivas ventajas a el // (fol. 1º r.) Real erario para lo que y no defraudar los reales derechos y que los navegantes logren las mayores seguridades..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/71).

69 El alcalde de Deba manifestaba a la Diputación en respuesta al memorial remitido por Mutriku a la Provincia en 1784 que "...no tiene esta Cofradía formadas ordenanzas de acuerdo con migo sin embargo de haverse decretado en la Junta General que VS celebros en la villa de Mottrico en el año de mil settecientos sesenta y ocho..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22).

70 "Ordenanzas de la Noble y Leal Villa Mon-Real de Deva. Que como apoderados de ella forman los infrescritos para el buen regimen de la ria del mismo nombre, la mayor seguridad de las embarcaciones que entren o salgan de ella y para obviar muchos inconvenientes al comercio con las obligaciones y aprovechamientos que devera tener el Capitan de Puerto, y se proponen a esta MN y ML Provincia solicitando su beneplacito y que en caso necesario se sirva pasarlas a noticia del Ministerio, para que obtenida su aprovacion tengan la devida observancia.

Capitulo 1º. Por quanto la villa ha de tener conocimiento pleno del sugeto mas idoneo que haya en ella para capitan de puerto tendra la facultad de elegirlo en ayuntamiento pleno de vecinos suios de voz y voto, y el que haia de ser presentado devera tener precisamente los requisitos de treinta años cumplidos, de prudente y arreglada conducta, de practica en la navegacion, de haver exercido en ella el oficio de capitan o piloto mayor y de hallarse con practico conocimiento peculiar de esta varra y ria y que antes de pasar a usar de su empleo haya de prestar juramento solemne ante el señor alcalde y demas oficiales del regimiento de que cumplira exsacta y // (fol. r.) fielmente con las obligaciones de su empleo; si entre los pretendientes huviese alguno examinado de piloto mayor en uno de los quatro Departamentos de Marina, y que esté dotado de la practica necesaria sera preferido a los otros.

2º. Para que dicho capitan atienda sin dilacion y perenemente a el exercicio de su ministerio sera indispensable el que tenga su residencia fixa en este pueblo y en la mayor proximidad posible a la ria, y si tuviese motivo indispensable de hazer alguna breve ausencia para ella devera obtener expresa lizencia del señor alcalde.

3º. Como sucede amenudo que haya alteraciones en la disposicion de la barra y pudieran seguirse grandes inconvenientes de no reconozarla amenudo, tendra el capitan la obligacion de sondar dicha barra tres vezes en cada semana permitiendolo el mar y tambien la de prevenir a los pilotos lemanes las marcas o señales por donde deveran conducirse las embarcaciones; igualmente que los pies de agua que haya assi en la ria como en la barra.

4º. Siempre que se presentare algun barco a la voca de este puerto indicando quiere entrar en él, devera el capitan de dicho puerto salir fuera de la barra con su lancha no impidiendolo el mar, a fin de concertar con el piloto leman del tal barco la hora y circunstancias de la entrada y en el caso de que el capitan del puerto se vea imposibilitado a salir dara a entender al piloto leman del barco con las señas regulares de bandera, o en otra forma lo que deva executar. // (fol. v.)

5º. A fin de que no experimenten dilaciones las embarcaciones que quieran salirse de este puerto, el capitan de él tendra la obligacion de haver avisado al piloto leman por cuia direccion huviese entrado la embarcacion que este dispuesta a salir y lo quiera hazer para que dicho piloto leman se prevenga con lancha o lanchas y saque de este puerto la tal embarcacion.

6º. Si succediese como puede temerse el que haya varadas de embarcaciones a su entrada o salida de este puerto, en

contemplaba la imposición de nuevos derechos, destinados al mantenimiento del Capitán del Puerto o piloto mayor⁷¹. El concejo de Mutriku inició acciones en la Corte, pues consideraba

cuio lances exsije la caridad el que se presten todos los socorros posibles, el capitan del puerto subministrara en su particular los auxilios que esten en su mano y tambien precisara a los marineros y lanchas de el puerto a que presten todos los suios; y si contra toda esperanza se negasen a ello los compelera valiendose del poder del señor alcalde quien tomara las providencias correspondientes en el mas breve termino posible.

7º. Por quanto importa mucho el que se guarde la razon de las embarcaciones que diariamente entran en este puerto, de los nombres de sus capitanes y de los pilotos lemanes que las huviesen introducido, tendra el capitan de puerto la obligacion de llevar dicha razon para presentarsela (si se la pidiesen) al señor alcalde de esta villa y dueños de las embarcaciones y tambien para que sirva de gobierno en algunos casos impensados. // (fol. r.)

8º. Siendo mui del caso el que el capitan de puerto comunique sus luzes a los de las embarcaciones que estubiesen dentro de esta ria prontas a salir de ella, siempre que dicho capitan de puerto no estuviese ocupado en su cargo y pudiere hazerlo los instruirá en razon del tiempo y demas que toque a su empleo.

9º. Para que se eviten los daños que podian seguirse de soltar los marineros a su antojo el remolque de la embarcacion que viniesen atoando, se ordena que el capitan de puerto señale el paraje a donde la devan conducir y que en este particular se atengan precisamente los marineros a lo que dispusiese dicho capitan con atencion al mejor amarradero y mayor comodidad de la embarcacion para hechar el lastre.

10º. Pudiendo suceder que con el curso del tiempo se formen algunos bancos de arena en la ria y la barra, lo qual expondria a mucho peligro a las embarcaciones, se impone estrecha obligacion al capitan de puerto de que siempre que reconociese los tales bancos le de parte al señor alcalde a fin de que ocurra al remedio conveniente para lo que le sugerira dicho capitan todo aquello que le dictare su inteligencia.

11º. Como desde luego se esta palpando que los patrones de embarcaciones llevados de un hipo desordenado de ganar // (fol. v.) pretenden sobre cargarles exponiendo sus vidas y los intereses de los cargadores a inminentes peligros de perderse por el cortissimo lucro del flete de ciento o pocas mas fanegas se ordena y manda que a la hora que el capitan de puerto declarase haver recibido la carga suficiente la embarcacion ya el capitan de ella no podra tener derecho a pedir mayor cantidad y que si la pidiese no sea oido.

12º. Por considerarse sumamente importante el que la juventud se imponga a tiempo en la nautica de cuios buenos principios pueden resultar tales progresos que tal vez se proporcionen aun sugetos que desempeñen al rey nuestro señor en sus reales baxeles en el decoroso e importante ministerio de pilotos, por estas razones tendra el capitan de puerto la obligacion de abrir escuela publica de nautica luego que haya tomado posesion de su empleo y de educar en ella a los hijos de esta villa que lo pretendan pagandoles cada uno de ellos mensualmente quatro reales de vellon y si algunos forasteros quisiesen instruirse se compondra con ellos el capitan-maestro como mejor parecido le fuere...

14º. Deseando esta villa que su ria se conserve siempre en la mayor limpieza posible y que el empleo de capitan de puerto se haga apetecible a los sugetos mas benemeritos, ordena y manda que en adelante quede refundida en él la plaza de Guarda Canal que hasta aqui se conferia a algun vecino conzejante suio en ayuntamiento general de primero de enero de cada año, con las mismas obligaciones que tenia en el metodo antiguo; y que assi para que se le hagan llevaderas estas como las anexas al de capitan de puerto se le dote de los propios y arvitrios de la villa con catorze ducados anuales. Deva y abril nueve de mil setecientos ochenta y cinco..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/71).

71 "...13º. Con atencion al gran cuidado, trabajo e inevitables gastos que ocasionara al capitan del puerto el desempeño de las muchas obligaciones arriba impuestas a su empleo se ordena y manda que los capitanes o patrones de embarcaciones cuio porte no exceda de ochenta // (fol. r.) toneladas exclusive y sea a lo menos de quarenta inclusive haian de pagar a dicho capitan de puerto treinta reales de vellon por cada entrada que hizieren en esta ria y otros tantos por cada salida, y quarenta reales de vellon en cada una de las entradas y otros tantos en las salidas las embarcaciones desde ochenta toneladas inclusive arriba generalmente: Que siendo las embarcaciones mercantes que entraren en este puerto de menos porte que las quarenta toneladas, arriba expresadas, hayan de pagar veinte y dos reales de vellon, pero se exceptuan de esta regla las embarcaciones que viniesen con carga de vena para hazer fierro pues estas ultimas tan solamente deveran pagar dos reales de vellon por salida y otras dos de entrada al capitan de puerto bien que este respecto de ellas no tendra mas obligacion que la de embiar la lancha o lanchas que pidieren para remolcarlas al ingreso en este puerto: Tampoco se regira por el arreglo de suso por lo que concierne a las embarcaciones que se cargaren de madera de construccion para el rey en este puerto respecto a que esta villa haze todo el aprecio que se mereze del Real Servicio; en cuia atencion cada una de las embarcaciones que viniesen a este puerto a cargar madera para el rey no pagara sino veinte y dos reales de entrada y otros tantos de salida, siendo inferiores de sesenta toneladas exclusivamente, y las de sesenta arriba generalmente veinte y seis reales // (fol. v.) de entrada y otros tantos de salida. Para dar mas y mas testimonios de las atenciones que merezen a esta villa los intereses de su soberano, el capitan de puerto no exsijira derecho alguno de los navios de propiedad del rey nuestro

que el reglamento, elaborado por Deba, vulneraba sus derechos sobre la ría del Deba. El concejo de Deba, presentó a la Provincia una Real Ejecutoria ganada a Mutriku, que, aunque reconocía que la jurisdicción sobre la ría pertenecía a ambas villas, mandaba que todas las embarcaciones, con excepción de las que aportasen vituallas para Mutriku, se cargasen y descargasen en el puerto y lonjas de Deba. Informaba además que, en virtud de dicha Ejecutoria, desde el siglo pasado, la villa cobraba las alcabalas de las mercancías que llegaban a su puerto y designaba un “guarda-canal”, cuya función era velar por la conservación del canal de la ría y administrar el tráfico portuario. Cargo y funciones que en el reglamento de 1784 se acumulaban al de capitán de puerto⁷².

No obstante Mutriku, sabedor del interés renovado de los comerciantes vitorianos por el puerto de Deba, decidió atacar a Deba, precisamente en este punto, vertiendo el rumor de que los vitorianos deseaban la instauración de un consulado cuya jurisdicción se extendería hasta el puerto de Deba⁷³. El concejo de Deba remitió su ordenanza a la Corte a fin de obtener su confirmación real, pero, en vista de las diferencias suscitadas con la vecina Mutriku, el día once de mayo, el Secretario de Marina, don Antonio Valdez, comunicaba que el rey había decidido no conceder la aprobación hasta que ambas villas alcanzasen un acuerdo. Evidentemente, detrás de estas acusaciones se intuye la mano de San Sebastián, temerosa de que los comerciantes de Vitoria consiguieran el establecimiento de un consulado en su ciudad, es decir, de un nuevo y poderoso competidor⁷⁴. De manera que cualquier ocasión era buena para continuar socavando los proyectos vitorianos o para tratar de evitar el desarrollo

señor (Dios le guarde) que viniesen a este puerto con su real vanderá. Tampoco se exsijira derecho alguno de las embarcaciones propias de naturales de esta provincia residentes en ella, en atencion al amor especial con que se les mira. Y finalmente no deveran derecho alguno las embarcaciones que no tengan cubierta, pero respecto de estas tampoco tendra obligacion alguna el capitan de puerto...” (A.G.G.-G.A.O., 2/13/71).

72 No se ha podido saber la fecha exacta de dicha Ejecutoria, pues no se conserva su copia, aunque por el contexto de este documento se considera que pertenecería al siglo XVII. “Por la N y L villa de Deva, presento a VS la adjunta copia de la Real Ejecutoria ganada en contradictorio juicio con la villa de Motrico y demas documentos que la acompañan la que concede y da a la dicha villa de Deva la facultad de poder llevar alcavala y que todos los navios extranjeros que no traigan provisiones para Motrico hagan la carga y descarga en las lonjas y muelles que estan a la parte de la dicha villa de Deva y se condena a la villa de Motrico a que no demande jamás contra lo que va expresado y se la pone perpetuo silencio. Siendo cierto quanto llevo dicho, que es sin la menor duda y que a la N y L villa de Motrico se la guarda quanto se manda a su favor en dicha Real Ejecutoria, y su practica como luego se dirá es evidente que quien deve poner y nombrar el piloto de la varra y canal es la N y L villa de Deva, pues que en sus muelles deven cargar y descargar todos los navios que no trageren provisiones para Motrico, y como la practica posterior e inmediata a la dicha Real Ejecutoria es su verdadero interprete, es la siguiente. “Ha nombrado la dicha villa de Deva privativamente el Guarda-Canal, desde dicha Real ejecutoria y este ha ejercido su ministerio, con multas, ante la justicia ordinaria, a vista y tolerancia de la villa de Motrico, piloto de barra desde el siglo pasado a lo menos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/71).

73 “...No devo pasar en silencio que el comercio de Victoria hace grandes esfuerzos por el establecimiento de Consulado en su ciudad con jurisdiccion en el puerto de Deva: En la semana ultima han estado en aquella villa hasta ocho o nueve vitorianos de consideracion, sin otro objeto que el de especular las proporciones que da el puerto: Entre ellos han venido los administradores de las aduanas de Victoria y Miranda, cuio movimiento es imposible que sea casual...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/71).

74 Precisamente, el de la competencia desfavorable para otros consulados de su entorno -San Sebastián, Bilbao y Burgos- fue uno de los argumentos usados para denegar a los vitorianos el establecimiento del Consulado. Véase al respecto: ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 417-432, 502-509.

de cualquier iniciativa en Gipuzkoa que pudiese redundar en beneficio de las ambiciones vitorianas.

Ante la denuncia proferida por Mutriku, la Provincia pidió explicaciones a Deba. Su alcalde respondió que del grupo de viajeros vitorianos que habían visitado la villa el más destacado era el vizconde de Ambita, primogénito del marqués de Legarda, que durante muchos años ejerció de gobernador de las aduanas de Cantabria. Añadía que dichos visitantes habían acudido “*como mero divertimento*” a saciar su curiosidad acerca del nuevo camino real y del despegue comercial de Deba en que intervenían muchos vecinos de Vitoria⁷⁵. Consciente de que, para que prosperaran los proyectos de su puerto, debía arreglarse con Mutriku, alcanzaron un acuerdo para la regulación del tráfico comercial del puerto de Deba, instituyendo la figura del Práctico Mayor, que sería designado entre ambas villas⁷⁶. Remitieron, a continuación, el nuevo reglamento a la Provincia para su revisión y a la Corte para su aprobación. Pero ambas instituciones coincidieron en advertir que la regla número 13 del articulado se oponía a las ordenanzas del Consulado de San Sebastián y a las Ordenanzas de Marina de 1752, en cuanto que confería a las justicias ordinarias de ambas villas la jurisdicción sobre los naufragios que acaeciesen en sus términos. Ante ello, los alcaldes de Deba y Mutriku respondieron a la Provincia que la jurisdicción sobre los naufragios competía a las justicias ordinarias y que la del Consulado se limitaba a los puertos de San Sebastián⁷⁷.

El Consulado de San Sebastián comenzó a temer por la continuidad de su control jurisdiccional sobre todos los puertos de Gipuzkoa, ya que la Provincia apoyaba las pretensiones de las villas como Deba y Mutriku -tal como más adelante se analizará las Juntas Generales de 1786 concedieron a las justicias ordinarias la jurisdicción sobre naufragios⁷⁸ y la Provincia interpuso un recurso en el Consejo de Castilla a favor de la jurisdicción de las justicias ordinarias en todas las cuestiones marítimas-, en perjuicio de lo que mandaban sus ordenanzas y las de Marina, tal como lo expresó en un memorial remitido al Secretario de Marina. Por su parte, a principios de 1787, Julián de Churruca, alcalde de Mutriku, comunicaba a la Diputación que las ordenanzas del Consulado no eran válidas, ya que habían sido elaboradas sin el consentimiento de los interesados, siendo iguales todas las repúblicas o municipios de Gipuzkoa, sin que “...*San Sevastian no ha tenido jamas titulos para aspirar a desnibelar esta igualdad...*”⁷⁹. Pero de las disputas de ámbito administrativo pronto se pasó a los hechos. A principios de febrero de 1787 Juan Doienart, patrón de la embarcación de don Juan Bousignac, comerciante de San Sebastián, y Manuel de Artamuniz, capitán del bergantín *Nuestra Señora de Covadonga*, impusieron una demanda ante el alcalde de Deba contra Antonio de Aldazabal, comerciante de Deba, por un caso de impago de los fletes debidos. Días después, el tribunal del Consulado hizo una requisitoria al alcalde para que la causa

75 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72.

76 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/71.

77 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/71.

78 B.K.M., 50.525.

79 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/100.

fuese sobreseída y se le remitieran los autos.

Frente a esto el alcalde de Deba puso los autos a disposición de la Provincia, al tiempo que reclamaba su jurisdicción sobre el caso por varias razones: En primer lugar, los Fueros ordenaban que, de forma genérica, el conocimiento de todos los pleitos de primera instancia correspondía a las justicias ordinarias -alcaldes y Corregidor-. En segundo lugar, el capitán Artamuniz puso su demanda ante la justicia ordinaria, aunque reconocía que después apeló ante el Consulado. En tercer lugar, había recurso pendiente en el Consejo de Castilla entre la Provincia y el Consulado, precisamente, por el conocimiento por las justicias ordinarias de los procesos de primera instancia. Y en último lugar, Deba y Mutriku disponían de una concordia, confirmada por el rey, que reconocía su jurisdicción sobre los casos de comercio naval. La Provincia, consciente, quizás, de que este caso constituía un buen apoyo para su recurso contra el Consulado, remitió los autos al Agente en Corte para que los entregase al Secretario de Marina y los emplease en la defensa de la jurisdicción de las justicias ordinarias⁸⁰.

Al mismo tiempo, el concejo de Deba continuaba con sus gestiones para alcanzar el afianzamiento comercial de la villa. Efectivamente, por una parte, inició la construcción del camino real que comunicase la villa con Alzola y, por otra, en noviembre de 1786 suscribió un acuerdo de ocho años de duración con los comerciantes de Vitoria por el que se establecía un nuevo arancel, que reducía los anteriores derechos que la villa percibía del comercio. El acuerdo fue aprobado por el rey mediante una Real Provisión de 24 de marzo de 1787⁸¹. El proceder secretista de Deba creó cierta alarma en la Provincia, despertando viejos temores, que pocos meses antes se encargó el Consulado de San Sebastián de difundir, a propósito de la visita que algunos vitorianos ilustres hicieron a la villa. Se hacía evidente que dicha visita fue algo más que una simple excursión lúdica, como en su momento afirmó el concejo de Deba.

Los licenciados don Vicente Francisco de Oro Miota y don Ramón María de Moya, consultores de la Provincia, tras examinar el acuerdo, dictaminaron que algunos de los artículos del acuerdo se oponían a los Fueros⁸². El concejo de Deba al objeto de atraer el

80 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/102.

81 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72.

82 "...el segundo por el que se establece, que respecto a que por ahora no hay, para el caso de llegar jeneros averiados a aquel puerto, personas que tengan aquel lleno de luzes y practica que se necesita para la tasacion de diferentes especies de generos, y sí en la ciudad de Vitoria donde se haze su jiro, el alcalde de la dicha villa despues de formalizado el expediente de averia haya de librar requisitoria dirijida a la justicia ordinaria de aquella ciudad, o otra parte donde sus dueños y consignatarios tubieren por combeniente; no parece, que con dejar a eleccion de los dueños el nombramiento de peritos y direccion de la requisitoria se ofende la Real Jurisdicion que ejerze el alcalde ordinario de la citada villa, quien de vera por si mismo, y segun las circunstancias, hacer llevar los peritos ante si, y reconocida la averia, proceder conforme a derecho, y estilo de comercio, sin sujetarse a la voluntad de los ynteresados, lo que no es decoroso al alcalde, ni a la villa de Deva, que devia mirar por la autoridad de su alcalde ordinario y sostener su jurisdicion con empeño, y sin que se le coarte facultad alguna de // (fol. 1º v.) las que como tal alcalde esta dotado lo que seria conforme a los fueros e intenciones de VS. Ademas tambien devemos poner presente a VS que no obstante, que se enuncia en la misma escritura, que aunque en tiempos antiguos cobrava la misma villa uno de sesenta de todos los jeneros que se introducian y extrahian por el citado puerto para fuera de ella, y uno por ciento de los que se

tráfico de los comerciantes vitorianos a su puerto, se vio forzada a hacer algunas concesiones que casi rebasaban la legalidad foral. Por una parte, la propia falta de práctica comercial de sus vecinos provocaba que ninguno de los vecinos de Deba tuviera la suficiente experiencia para hacer las tasaciones de los géneros averiados, en los casos en que fuese pertinente su cálculo para la realización de los expedientes de averías. De no remediar esta situación y buscar algún modo alternativo de incoar los expedientes de averías -tarea que correspondía a las justicias ordinarias de los puertos-, se produciría la retirada del tráfico comercial del puerto de Deba, ya que ningún asegurador estaría dispuesto a asegurar cargamento alguno dirigido al puerto de Deba, sin que se garantizase la tasación de los géneros averiados⁸³. En consecuencia, el concejo de Deba acordó con los comerciantes de Vitoria, que en los casos de arribada de géneros averiados, los segundos remitirían peritos para tasarlos. El alcalde, tras el inicio de los expedientes de averías, los remitiría a las autoridades judiciales de las localidades a donde iban dirigidos los géneros para que los finalizaran. Los consultores de la Provincia veían en esta concesión una merma del poder jurisdiccional del alcalde de Deba. Por otra, aunque los derechos establecidos en el nuevo arancel eran más reducidos que los que anteriormente cobraba el concejo, los consultores opinaban que su establecimiento, siendo impuestos nuevos, era contrario a los Fueros, pues éstos claramente prohibían la aplicación de cualquier nuevo impuesto sobre el comercio. Además, advertían que los nuevos derechos afectaban, también, a las importaciones de vituallas, siendo éstas, por fuero, libres e ingenuas.

El Consulado de San Sebastián aprovechó estas diferencias entre las autoridades de Deba y las de la Provincia para arremeter duramente contra los proyectos de Deba. Remitió a la

consumieren en su jurisdiccion, no obstante los derechos combenidos en el aranzel formado por las partes contratantes, nos parecen derechos nuevos, y que tienen repugnancia con los capitulos 8º y 10º del titulo 18 de los fueros de VS, que rozan con sus franquezas y livertades, pues se previene en aquel, que los vecinos y moradores de VS no paguen derechos algunos de aduanas, ni carreterias, ni otros que no se huviesen acostumbrado pagar por las mercaderias que introducen en estos reynos por mar y tierra; en cuia virtud no devia la villa de Deva exijir derecho alguno por introduccion de jeneros y mercaderias en su puerto; al paso que tambien devemos pasar a la consideracion de VS que los jeneros de introduccion al territorio de VS, se cargan en el referido aranzel generalmente dobles y algunos // (fol. 2º r.) dos tercias partes mas que los de extraccion, y aun en un ramo mas de quatro quintos de un entero, quando en la enunciativa que se hace en la misma escritura se pagaban igualmente en otros tiempos asi los de introduccion como los de extraccion, y mucho menos los de introduccion que se consumian en la jurisdiccion de aquella, con lo que tambien quedan gravados los naturales de VS con resistencia de sus franquezas y fueros. Tambien hemos reconocido en el aranzel, que no solo se cargan las mercaderias y efectos de comercio, sino tambien los mantenimientos y viveres que se introducen para el abasto de sus naturales lo que es opuesto al capitulo 10 del referido titulo 18 de los fueros de VS, que previene, que no se paguen derechos de aduana, ni otros de los mantenimientos y vituallas que se introducen de los reynos de castilla y de otros qualesquiera extrangeros, y ultimamente que todo el trigo y centeno que se trajese al territorio de VS para abastecimiento de sus naturales, sea libre de marca, represaria y otros derechos, a lo que diametralmente se opone la exaccion de derechos que intenta la villa de Deva hacer de cada fanega de trigo, cevada, aba, castaña, y demas medidos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72).

83 La jurisdicción sobre los seguros constituyó uno de los principales medios empleados por los consulados para concentrar el tráfico comercial. Tras la erección del Consulado de Burgos esta fue una de las principales batallas que enfrentaron a los comerciantes burgaleses agrupados en torno a dicha institución y los comerciantes y transportistas de la costa. El predominio de los aseguradores burgaleses se extendió más allá de la fundación del Consulado de Bilbao, hasta la bancarota de las compañías aseguradoras de 1578. A partir de entonces serían sustituidos por aseguradores de Bilbao y San Sebastián. Véase al respecto: BARKHAM, M.: “Mercaderes, comercio y finanzas...”, op. cit.; BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid, 1963; Idem: *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao: Estudios de Deusto, 1963.

Provincia un memorial defendiendo su exclusiva jurisdicción en todo lo referente a cuestiones marítimas de toda Gipuzkoa y exponiendo diversas razones en contra del proyecto de Deba. De prosperar el proyecto, se produciría una importante merma de la concentración de la actividad comercial en San Sebastián y de su control jurisdiccional por el Consulado. Estaba en juego, incluso, la concurrencia a San Sebastián de parte del tráfico comercial con Vitoria, que se desviaría al puerto de Deba. De manera que el Prior y Cónsules no dudaron en recurrir, incluso, al falseamiento y manipulación de diversos datos para desvirtuar ante los ojos de la Provincia los empeños de Deba⁸⁴.

El concejo de Deba, también, remitió otro memorial a las Juntas Generales de 1787, congregadas en Tolosa, exponiendo que se hallaba dispuesta a adecuar el contenido de la concordia firmada con los comerciantes vitorianos a las exigencias de los Fueros. Pero añadía que, en su opinión, no contenían ningún contrafuero, pues no suponían ninguna merma de la autoridad jurisdiccional de su alcalde, ni los gravámenes establecidos en el arancel constituían la introducción de un impuesto nuevo, pues únicamente se trataba de derechos que los géneros debían pagar en el peso real de la villa. Añadía que todo lo que se achacaba a la concordia firmada con los comerciantes de Vitoria -disminución de la jurisdicción de las justicias ordinarias y establecimiento de nuevos impuestos-, se había tolerado al Consulado de San Sebastián en el momento de su creación⁸⁵. Daba cuenta, además, de las gestiones que

84 Tras una extensa exposición de los perjuicios que el acuerdo entre Deva y los comerciantes de Vitoria acarrearía, añadía a modo de conclusión: "...De la trascendencia o consecuencias de este convenio que van propuestas se registra que los mercaderes de Vitoria ban a ampararse en provincia distinta y en un puertto de ella de auttoridades que VS no a egercido y que son incompatibles con su onor y Fueros: que siendo aquel pueblo de aduana, con pagar sus vezinos derechos en ella, pueden venir a embarcar los generos y efecttos en el de Deba y reduzirla o hazer que suene a puertto de la misma clase, contra los esfuerzos que para ebittar esta notta a echo VS en otros ttiempos y los mas bigorosos en los presenttes. Y que por mas que la villa de Deba se a prestado gustossa a estos pacttos es sumamente indecoroso assi mismo, y a la constitucion del Pais semexantte tratto.

Por esta conductta se puede inferir sin violenttar la razon que supuestto se destina unicamente al servicio de la provincia de Alaba, con quien cuenta tantto, y atenerlo a su disposicion en la manera que Navarra prettendio otro dando a VS bastante que vencer. Segun la liverttad de entrada y salida de generos y otras especies con que principia su jiro, facilitandole para ello su situacion local y franca, no sera de extrañar que se extablezcan nuevos jueces y ministros que lo resguarden, como succede a esta ciudad mucho mas resguardada por naturaleza, la qual se halla tan cubiertta de celadores que no encuentra lugar sagrado que tenga // (fol. r.) privilegio para eximirse de escrupulosos diarios rexistros..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/100).

85 "Don Geronimo Francisco de Echave, alcalde y como procurador juntero de la N y L villa Mont Real de Deva con la mas profunda veneracion y respeto expone a VS que está en uso de la inmemorial costumbre con que se hallaba autorizada, exigía en otros tiempos uno por sesenta de todos los generos que indistintamente se introducian por su puerto para fuera de ella, y uno por ciento de los que se consumian en su jurisdiccion, vajo de unos moderados derechos en los de extraccion, haviendose observado esta practica hasta el año de 1730, desde cuia epoca quedaron suspensos con motivo de haver cesado el frecuente comercio que anteriormente se hacia por él.

Viendo que de tres años a esta parte con mucha utilidad de lo interior de la peninsula iba recuperando aquel antiguo esplendor que anteriormente le dieron las frecuentes arribadas de barcos mercantes y considerando que a ejemplo de los negociantes de la ciudad de Vitoria, que son los primeros restauradores, girarian quiza por él mucha parte de sus caudales Zaragoza, Burgos, Valladolid // (fol. r.) y Madrid y que en vez de fomentar el comercio se sofocaria en sus principios si no se moderaban los derechos antiguos, determinó pasar unos atentos oficios a las principales casas de aquella ciudad solicitando el establecimiento y fijacion de un medio por ciento sobre los efectos que se introducian y estraian de su cuenta, a que se resistieron estas por varias consideraciones, cuia decision se juzgo de dificil y arriesgado exito si qualquiera de los consulados de San Sebastian o Bilbao se oponian: en este estado se tubo por conveniente otorgar en dichos comisionados de aquella villa y del comercio de Vitoria una escritura de transaccion sobre el arreglo de derechos del puerto con proporcion a la constitucion actual, la que despues de un serio examen se efectuó autorizandose en el mes de nobiembre proximo pasado por testimonio de Pedro Ygnacio de Aguinagalde

habían emprendido con los vitorianos para la firma de la concordia y, en cierto modo, trataba de justificar el procedimiento secreto que emplearon, pues eran conscientes de que, de enterarse alguno de los dos consulados, de Bilbao o de San Sebastián, se hubiera malogrado su firma.

El Consulado de San Sebastián, también, reclamó en estas Juntas su privativa jurisdicción sobre naufragios, solicitando la derogación del acuerdo adoptado en las precedentes Juntas de 1786⁸⁶. Sin embargo la Provincia hizo oídos sordos a las reclamaciones del Consulado y encargó a sus consultores, los licenciados don Ramón María de Moya y don José de Ballenilla y Altuna, que estudiaran el modo de adecuar el convenio de Deba y Vitoria con los Fueros. Tras estudiar el caso, remitieron su dictamen a la Diputación. A grandes rasgos, consideraban que debía ser el alcalde de Deba quien sustanciase los expedientes de averías; en cuanto a los derechos a percibir, debían quedar exentos los productos propios de Gipuzkoa, la introducción de mercancías para el consumo interno de la provincia y la de mineral de hierro; y en cuanto al peso real de Deba, no se debía obligar al pesaje de los productos de Gipuzkoa, ni los destinados a su consumo interno, procediendo a ello, únicamente, a petición del dueño

escribano de Su Magestad y numeral de Zumaya.

Se recurrió inmediatamente a los Reales Pies con un traslado orijinal suyo y se digno de confirmarla en todas sus partes despues de haverse examinado por la Junta de Comercio a la que se remitió para su examen // (fol. v.) pero habiendose presentado en la Diputacion de VS, consideró esta no ser consiguiente a la adhesion religiosa de sus Fueros el conceder el pase hasta que se examinasen en congreso general los capitulos que comprende, lo que motiba a la villa a hacer un brebe manifiesto de la legalidad con que está concebida.

Por mas que ha meditado esta sobre sus procedimiento no adbierte contrafuero y ofensa de la real jurisdiccion de su juzgado: jamas ha reglado sus proiectos sino con la utilidad publica de VS y de sus naturales en particular, y si sus comisionados, que en todo procedieron con su acuerdo, hubieran creido perjudicar a las regalias del Pais en sus deliberaciones en ninguna hubieran convenido.

Las exacciones estipuladas se reducen al derecho de Peso Real: el objeto que se propone es el mismo que siempre ha animado al zelo de la Provincia, havilitar el puerto, abrir y poner expeditos los caminos de su distrito, aumentar su comercio, avivar la industria, dar empleo util a los naturales, y en fin enriquezer por todos medios a el Pais y traer a el la opulencia y abundancia de quanto necesita su feliz sub-// (fol. r.) sistencia.

Los generos y frutos del pais son libres en la extraccion con que sus naturales vecinos o moradores los comprehen, pero si estos están constituidos en calidad de meros consignatarios de extraños no tienen esencion foral: La escritura de transaccion es otorgada con los negociantes de Vitoria por si y en nombre de otros comerciantes de lo interior del reyno, a quienes el Capitulo 8, titulo 18 de los Fueros no les concede privilegio alguno; y aunque en el Arancel de derechos incluso en ella se grava a los efectos analogos a este Pais y otros se entiende para con los comerciantes establecidos fuera de él.

El Consulado de la ciudad de San Sebastian esta exijiendo un medio por ciento de averia en todos los generos que se introducen indistintamente por su muelle destinados ia para los naturales e ia para lo interior del reyno, pero la villa de Deva que religiosamente observa lo literal del capitulo 10 del mismo titulo, no grava los que vengan por mar para consumo de sus naturales, sino solamente los que se dirijen para Vitoria y otras partes.

El mismo Consulado // (fol. v.) de San Sevastian en uso de capitulo expreso de sus ordenanzas confirmadas por SM tiene privilegio para conocer de los asuntos de averias que sucedan en los puertos maritimos de esta provincia, privando a los alcaldes de su jurisdiccion ordinaria radicada en ellos en virtud de disposicion foral: VS tiene recurso pendiente con aquel cuerpo sosteniendoles su derecho: el capitulo 1º y 2º de la escritura de transaccion confirmada por SM es un documento decisivo de los intentos que está apoyando, pues por ellos se estipuló expresamente que el alcalde de la villa de Deva haya de conocer en su jurisdiccion privativamente, sin perjuicio de los alcaldes de Motrico de todos los asuntos que se orijinen en su jurisdiccion privativa entre comerciantes, dueños de generos, consignatarios, maestros de navios y otros qualesquiera, y que formalice el expediente de averia a estilo de comercio con brevedad, lo qual es una prueba autentica del zeloso esmero con que los comisionados de villa reflexionaron este punto en obsequio de los intereses del Pais..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72).

86 B.K.M., 50.525.

de las mercancías⁸⁷. Así, en enero de 1788 el concejo de Deba remitía a la Provincia el capitulado que redactó, de acuerdo con el dictamen de sus consultores, para ser incluido en la concordia firmada con los comerciantes vitorianos⁸⁸.

Este desenlace del conflicto, contrario a la continuidad de la concentración del comercio en

87 "...para hazer compattibles los Fueros, Privilegios y liberttades, originarias de VS, sus alcaldes ordinarios, naturales y residenttes en su tterritorio con los proiecttos y esttablecimienttos acordados por la villa de Deva, nos parece preciso el que antes de dar uso a la Real Provision cittada se sugette y haga formal obligazion aquella de observar, guardar y cumplir exacttamente las condiciones que se apunttaran abaxo, y otras qualesquiera que segun el estado succesibo de las cosas ttubiese VS a bien imponerla para manttener ilesas sus liberttades y las de sus naturales y moradores.

Primera, que el alcalde de dicha villa de deva en uso de su jurisdiccio ordinaria ha de conocer por si de ttodos los expedienttes de averias y de qualesquiera ottros asuntos e incidencias que ocurran en el puerto de ella y su tterritorio entre dueños de generos, factores, consignattarios, capittanes, maesttres de navios y demas personas asi en razon de contrattas como en qualesquiera punttos de comercio, exerciendo la jurisdiccio civil y criminal que le compete en los casos ocurrenttes indisttintamente por si o por delegado que nombrase sin que // (fol. v.) puedan coarttarsele estas faculttades por persona alguna, ni quede obligado a nombrar por perittos ttasadores de los efectos averiados y ottros a sugettos de detterminado pueblo, pues ttanto en orden a esto, como por lo respecttibo a qualesquiera diligencias que se ofrezcan para la formalidad, substtanciacion y detterminacion de los asuntos ocurrenttes de vera usar libremente de su authoridad y jurisdiccio ordinaria, sin restriccio ni limittacion.

Segunda, que haian de ser libres de los derechos impuesttos en el Arancel (de que ttatta la Real Provision y contratta cittadas), los fruttos, generos o mercaderias de el tterritorio de esta MN y ML Provincia, aun quando se introduzcan o extrahigan por el puerto de Deva con la mira de conducir las a Vittoria u otra parte para lograr maior utilidad en su venta.

Tercera, que para calificacion de ser fruto de el Pais los generos o mercaderias expresadas baste el que lo asegure y jure asi ante el alcalde de dicha villa el dueño (si se hallase en ella o su xurisdiccio), y que en el caso de no esttar presente el mismo dueño sea obligado a remittir certificacion de escribano de haver hecho igual declaracion jurada ante el alcalde de el pueblo de su residencia o domicilio, para que por este medio se evitte la dettencion que de lo contrario pudiera ocasionar la duda.

Quarta, que ttampoco se entiendan sugettos a los derechos de el referido Arancel ni a otro alguno los generos y mercaderias que se introdujesen por el mismo puerto para el consumo y uso de los naturales, vezinos y habitanttes de VS, acreditandose esta ultima circunstancia por medio de las declaraciones apunttadas en el capitulo anttededente.

Quinta, que sea igualmente libre de derechos la vena de fierro que se introduzese por aquel puerto y que solo en el caso de consttar ser // (fol. r.) para extraher fuera de el tterritorio de la provincia se exigan los que parezcan justtos, y a reserba de este caso ni aun se pedira la declaracion jurada de que queda hecha expresio.

Sextta, que la liberttad ttotall de derechos prevenida en la quarta condicio de este dicttamen sea y se entienda no solo respecttiba a los generos de el Pais, sino ttambien comprehensiba de los que se introduzesen de qualquiera parte o reino para el uso y consumo de los naturales, vezinos y moradores de VS y aun para su manuttenzion sin que en esto haia diferencia, ttodo con arreglo a lo que allí queda dicho y juramento que se prescribe.

Septtima, que si por alguna casualidad llegasen a consumirse en el tterritorio de VS el ttodo o parte de vittuallas, manttenimientos o efectos que se hubiesen intrroducido por el puerto de Deva, pagando derechos en la suposicion de que eran para extraher, en tal caso verificado el consumo entre los naturales o habitanttes de la provincia por medio de declaracion jurada hecha ante el alcalde y certificacion de el escribano de el pueblo de dicho consumo, con expresio de la cantidad, se abonen los derechos respecttivos por la misma villa a la parte que los hubiese satisfecho o a quien lo sea lexitima para recuperarles.

Octtava, que ningun fruto, genero, ni mercaderia de el pais, que se introduzca o extrahiga por el mencionado puerto, quede obligado ni sugetto a la materialidad de pesarse en el peso real, enttendiendose lo propio con los fruttos y generos que se introduzcan o extrahigan para el abasto o consumo de los naturales o residenttes en el tterritorio de VS, y solo en el caso de que // (fol. v.) los dueños mismos de el genero quieran pesarle pueda exigirseles por el trabaxo algun moderado derecho, pues enttonces no habra oposicion a los Fueros..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72).

88 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72.

San Sebastián, provocó la extensión del conflicto. Mientras algunas villas como Orio, se limitaban a expresar su apoyo a las teorías acerca de que la jurisdicción del Consulado se limitaba a los puertos de San Sebastián⁸⁹, otras pasaron a ponerlas en práctica, secundando las iniciativas emprendidas por Deba. En 1789 naufragó un bergantín danés en la costa de Hondarribia y habiendo acudido uno de los cónsules del Consulado de San Sebastián a iniciar los autos pertinentes, se presentó el alcalde de Hondarribia afirmando corresponderle, privativamente, la jurisdicción para conocer en el caso. El Consulado exigió el sobreseimiento del caso, pero el alcalde recurrió en demanda del apoyo de la Provincia. La Diputación envió instrucciones al Agente en Corte para emprender las acciones oportunas en el caso de que el Consulado iniciara las suyas. Efectivamente, el Consulado hizo gestiones en el Consejo de Castilla. A pesar de todo, el fiscal de este tribunal desestimó su demanda reconociendo que correspondía a las justicias ordinarias el conocimiento de estas causas y que el Consulado, únicamente, debía entender en los casos en que se suscitaran pleitos por averías, seguros o responsabilidades de los naufragios⁹⁰. Con todo, los conflictos jurisdiccionales entre el Consulado y la Provincia no concluyeron sino que se extendieron hasta inicios del siglo XIX. En este contexto, se suscitaron otros conflictos entre los alcaldes de villas como Deba y Zumaia y las autoridades de Marina, que serían instrumentalizados tanto por las autoridades de Marina, que pretendían ampliar su jurisdicción a todos los puertos de Gipuzkoa, como por la Provincia que trataba de evitarlo⁹¹, como más adelante se analizará.

6.1.2. Impuestos sobre el comercio

A lo largo de la Edad Moderna algunas instituciones de ámbito local, provincial y estatal recaudaban diversos impuestos sobre la actividad comercial, en muchas ocasiones, de forma paralela o en conjunto con las exacciones citadas en el precedente subapartado. Cualquier trabajo sobre la historia del comercio, sobre todo de ámbito internacional, debe, en mayor o menor medida, aproximarse al estudio del sistema aduanero y hacendístico imperante en el momento y lugar seleccionados. Tal como afirma Zabala⁹², las aduanas constituían “...*Claves inestimables de la política comercial de cualquier Estado Moderno...*”. Pero no sólo de los estados, puesto que anteriormente se ha apuntado que la aplicación de determinadas políticas hacendísticas por instituciones, incluso, de ámbito municipal, determinaba o, cuando menos, podía condicionar el desarrollo, mayor o menor, del tráfico comercial, dirigido a través de distintos puertos o rutas de comunicación. Efectivamente, los impuestos en general, además

89 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/100.

90 “...no ha lugar a la competencia del Consulado pues se halla este asunto enteramente concluido, las partes satisfechas, sin que resulte quexa ni agravio, y que en lo sucesivo en iguales ocurrencias deben entender los alcaldes en los auxilios, recogimientos de enseres y todo lo que es anejo a esto. Y si acaso resultasen algunas quexas o recursos sobre averías seguros pertenencias, y aun aberiguar si el naufragio fue por falta del capitán y pilotos, que en estas materias deva entender el Consulado por ser propio de su jurisdicción.” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/105).

91 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/104; JD IM, 3/8/128.

92 Este autor realiza una descripción del sistema arancelario imperante durante el siglo XVIII en el País Vasco y el resto del norte peninsular. ZABALA URIARTE, A.: *La función comercial del País Vasco...*, op. cit., t.I, pp. 37-103.

de constituir una fuente de ingresos para quienes los percibían, eran un eficaz instrumento para conseguir que el tráfico se desviara hacia determinadas rutas y la negociación se centralizara en enclaves concretos, en perjuicio de otras rutas y plazas comerciales. Por supuesto, las políticas hacendísticas de las distintas instituciones se correspondían a los diversos intereses comerciales, económicos y políticos de los sectores sociales que las controlaban. Consecuentemente, menudearon los enfrentamientos entre quienes se mostraban a favor o se oponían a la aplicación de determinados impuestos.

A lo largo de este trabajo se ha podido comprobar que, tanto los concejos de las villas portuarias, como otras instituciones de ámbito local -Consulado, cofradías de mareantes, instituciones eclesiásticas y señores particulares-, obtenían rentas de la actividad comercial. Fueron objeto de continuos enfrentamientos, pues su existencia de ninguna manera satisfacía a los contribuyentes y menos en Gipuzkoa, cuyos Fueros restringían su establecimiento y aumento, máxime cuando se trataba de impuestos de nuevo cuño. Así, por ejemplo, en 1683, un año después de la erección del Consulado, se levantaron voces en contra de los arbitrios que comenzó a cobrar a los productos propios de Gipuzkoa. En las Juntas Generales, reunidas ese año en Deba, el Consulado se vio precisado a presentar un memorial exponiendo las ventajas que sobrevendrían al comercio y a la economía guipuzcoanas de su creación, a modo de justificación de los “ligeros arbitrios”, que comenzó a percibir. Añadía que, “...*porque este reparo no baia cobrando mas fuerza y se entienda que el Prior y Consules desean la observanzia de las exempciones y livertades de VS sin algun menoscavo, se hallan precisados a manifestar a VS por este memorial que en el repartimiento sobredicho no se contravienen a sus fueros y a las esempciones y livertades de que gozan sus hixos por naturaleza...*”⁹³.

Se acaban de mencionar las acciones emprendidas, sobre todo, durante las últimas décadas del siglo XVIII por los afectados por las exacciones del Consulado, siendo el caso más ilustrativo el del puerto de Deba. En coincidencia con estos acontecimientos, en 1775 el Consulado pretendió establecer un nuevo derecho de avería sobre los coloniales que los comerciantes particulares aportasen a San Sebastián. Pero la oposición de los grandes comerciantes malogró este intento⁹⁴. Poco después, en 1782 los patrones de los pataches vizcaínos, embargados por la Armada para el transporte al arsenal del Ferrol de las maderas acumuladas en el puerto de San Sebastián, pretendieron que se les eximiera del importe del “corretaje”, que debían al Consulado. Estalló entre ambas partes un conflicto, previamente estudiado en el anterior capítulo, que concluyó en 1784 con la emisión de una real orden, que concedía la exención de pagar el corretaje a los empleados en el transporte de madera a los arsenales, siempre que fuesen directamente fletados o embargados por la Corona y no en los casos en que se emplearan al servicio de asentistas o los transportistas fuesen de procedencia extranjera⁹⁵.

93 A.G.G.-G.A.O., R.34.

94 A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Granados, L. 27207 Exp. 1.

95 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Navegación Mercantil, Leg. 7044.

Al igual que el Consulado, también otras instituciones gremiales de Gipuzkoa procedieron a crear nuevos derechos que afectaban al tráfico comercial. Es el caso de la Cofradía de Mareantes de Deba que a partir de 1615 se benefició de nuevos derechos, impuestos a los propietarios de las lanas que se extraían de su puerto. Concretamente, los propietarios de zabras, miembros de la Cofradía, que se dedicaban al transporte de las sacas de lana desde Deba hasta los puertos de San Sebastián y San Juan de Luz, fueron quienes acordaron su aplicación. Al parecer, en San Juan de Luz impusieron a las embarcaciones, que acudían cargadas de lana, un nuevo impuesto, que reducía sustancialmente los beneficios de sus propietarios. Como consecuencia y para evitar que ese impuesto afectara únicamente a los propietarios de las embarcaciones, decidieron, por una parte, la ampliación de las tarifas del flete -en lo sucesivo cada saca dirigida a San Juan de Luz debería al transportista seis reales, y las dirigidas a San Sebastián tres-. Por otra, acordaron la aplicación del nuevo impuesto a los propietarios de las lanas, en beneficio de la Cofradía, que ascendía a 20 ducados para quienes enviaran lanas a San Juan de Luz y diez para quienes los remitieran a San Sebastián⁹⁶.

En suma, esta contribución establecida en Deba no era más que una reacción de los propietarios de los barcos de esta villa frente a los abusos e imposiciones a que eran sometidos en los mencionados puertos de San Juan de Luz y San Sebastián. Hechos que constituían un reflejo del enfrentamiento que ambos puertos sostenían por el control y concentración del tráfico lanero peninsular, en perjuicio de los vecinos de las restantes villas del litoral vasco. Pero además de este objetivo principal, esta nueva imposición de la Cofradía escondía otro que se hace evidente teniendo en cuenta el contexto documental en el que fue redactada la escritura. Efectivamente, pocos meses antes de que fuera otorgada, en abril de 1615 la junta de la Cofradía de Mareantes de Deba, a la que no comparecieron los propietarios de las zabras, pues sus nombres no figuran entre los asistentes, sino únicamente los de los dueños de las chalupas de pesca, acordó que los propietarios de las embarcaciones, únicamente, enrolasen marineros miembros de la Cofradía y que, en consecuencia, contribuyesen a su sostenimiento⁹⁷. Es decir, los dueños de las zabras de Deba, con el propósito de reducir los gastos que iban progresivamente aumentando, entre otras razones por los nuevos impuestos que, como en San Juan de Luz, debían pagar, procedían a completar sus tripulaciones con marineros no asentados en la Cofradía y, por tanto, exentos de los derechos que dicha hermandad percibía de sus miembros. Ante las medidas adoptadas por la Cofradía, los propietarios de las zabras, en vez de iniciar una ofensiva en pos de su eliminación, adoptaron el mencionado acuerdo de imponer cargas a los propietarios de las lanas. Con ello conseguían exonerarse de la disminución de los beneficios, derivada de las contribuciones de los marineros a la Cofradía, traspasando el peso de los derechos de dicha institución a los propietarios de las mercancías que transportaban, en este caso de la lana.

De esta manera, en lo sucesivo, los propietarios de los pequeños mercantes de Deba sí figuran entre los asistentes de las juntas de la Cofradía de Mareantes. Es más, se percataron

96 A.H.P.G., 2/1965. Véase el documento nº5 del Apéndice Documental.

97 A.H.P.G., 2/1965.

de que la disposición de una hermandad institucionalizada o cofradía podía contribuir a reactivar o cuando menos fomentar el tráfico comercial de la ruta de Deba, muy menguado tras su desvío hacia otras plazas, merced a los procesos de concentración comercial, ya analizados. Así, aparecen entre los firmantes de las nuevas ordenanzas de la Hermandad de Mareantes redactada en 1675. En dicha escritura se establecieron nuevas contribuciones, que, también, afectaban, directamente, al tráfico mercantil del puerto. Concretamente, tanto los propietarios de los barcos como los marineros, empleados en cualquier navegación mercantil, debían abonar el 2'5% de sus ganancias a la Cofradía⁹⁸. En suma, las contribuciones recaudadas por la Cofradía de Deba, contribuyeron al progresivo encarecimiento del transporte de las lanas que acudían a su puerto, lo cual debió constituir una causa de la extinción de su tráfico lanero, tal como admitiría el concejo de Deba muchos años más tarde en 1787⁹⁹. Aunque también es cierto, como en el último capítulo de este trabajo de investigación se analizará, que estas ordenanzas mediante el amparo y la defensa de los modos de vida de sus miembros, pescadores y marineros, contribuían al mismo tiempo a apuntalar la actividad de los propietarios de embarcaciones dedicados al transporte.

Además del mencionado caso de Deba, en que hacia fines del siglo XVIII se opuso la Provincia al intento de aplicación de un nuevo arancel de derechos, quizás sea el de Getaria uno de los casos más significativos de enfrentamiento surgido en torno a la aplicación de impuestos municipales al comercio. En 1567 Getaria impuso una sisa¹⁰⁰ para sufragar los gastos de construcción del malecón que unía la isla de San Antón a tierra firme. Aunque se trataba de un impuesto que gravaba la carga y descarga de mercancías en los puertos, Antonio de Urquiola, cogedor de la sisa de Getaria, procedió de forma abusiva exigiendo su importe a las embarcaciones que se limitaban a guarecerse en su puerto sin que hubiesen procedido a cargar o descargar mercancías. El puerto de Getaria era un excelente puerto-refugio, pero se hallaba bastante alejado de las principales rutas de comunicación terrestre, con el resultado de que el único tráfico comercial que arribaba, era el generado por las necesidades locales, más allá de lo cual, únicamente, era frecuentado por las embarcaciones que buscaban refugiarse de los temporales. Ante esta situación, el cogedor de la sisa de Getaria comenzó a exigir su importe a las embarcaciones que acudían a su puerto en busca de refugio, tal como denunciaba Deba en las Juntas Generales, congregadas en Mutriku en 1567. Getaria replicó que disponía de permiso real para exigir la sisa, ante lo que la Junta solicitó su presentación¹⁰¹.

98 "...Yten que tambien ayan de pagar de quarenta uno todos los maestros asi de barcos como de chalupas que hicieren biaxes con carga asi a San Sebastian, Bilvao y otras partes fletado, asi por particulares como de qualquiera persona de hermandad.

Yten que asi mismo ayan de pagar para la dicha hermandad todos los marineros que hicieren biajes asi a la Andalucia, Yndias, Armada y Corso, como tambien todos los que asistieren a ganancia asi en los Pasajes por guarda de navios como en otras partes y esto mismo se entienda con los talaieros que a fuera parte fueren al dicho oficio..." (A.H.P.G., 2/2031).

99 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72.

100 Este término designaba la deducción que la Hacienda hacía del precio de venta de determinados productos. Pero en Gipuzkoa aludía a los derechos que junto con cayages, pasajes, etc., se cobran en los puertos a la carga y descarga de mercancías (DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., t.II, pp. 285-298).

101 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico 14/24 Noviembre 1567.

Este mismo año se suscitó un pleito en el tribunal del Corregimiento en torno al proceder del cogedor de la sisa de Getaria. Habiéndose refugiado en su puerto las zabras o pinazas de Juan de Alquiza, San Juan de la Rúa y Juan de Aguinazabal, vecinos de San Sebastián, que venían desde Galicia cargadas de sardinas arenadas, Antonio de Urquiola les exigió el pago de la sisa a pesar de que no descargaron cantidad alguna. Los tres maestros de las zabras se negaron al importe de la sisa, alegando que los vecinos de San Sebastián disfrutaban de privilegios que les eximían del importe de impuesto alguno en cualquier puerto. Los dos primeros maestros presentaron a los alcaldes de Getaria una copia de los privilegios, de manera que se libraron de tener que contribuir. Pero Juan de Aguinazabal, al carecer de copia alguna de los privilegios, fue obligado al pago, según declaró, embargándole la embarcación por la fuerza hasta satisfacer el importe exigido¹⁰². Algunas semanas más tarde del incidente, hallándose Antonio de Urquiola en San Sebastián, los mencionados tres maestros de las zabras junto con Pedro de Echabe, Juan de Gayangos y Sabat de Gayangos, propietarios del cargamento de sardinas arenadas que fue objeto de la imposición de la sisa, le denunciaron ante la justicia ordinaria de San Sebastián. Los alcaldes de San Sebastián le apresaron bajo la acusación de haber obligado al importe de la sisa a los demandantes en contra de su voluntad y de sus privilegios, quienes solicitaban su devolución. Los alcaldes le condenaron a prisión hasta completar la devolución. Urquiola apeló al tribunal del Corregimiento, presentando una copia de la Real Provisión que contenía el arancel, aprobado por el rey, para su aplicación en el puerto de Getaria¹⁰³.

Aunque no se conserva el desenlace de este pleito, los abusos cometidos por los sucesivos recaudadores de la sisa de Getaria no terminaron. Así, en 1573 se inició otro pleito en el tribunal del Corregimiento por otro acontecimiento sucedido en Getaria en 1567, que ya ha sido estudiado en el capítulo correspondiente a las pesquerías transoceánicas. Martín de Iceta, recaudador de la sisa, que precedió a Urquiola en dicho oficio, firmó un contrato con Domingo Alos de Amilibia, vecino de Deba, en nombre del capitán García de Uribe, estableciendo la cantidad que la nao de dicho capitán debía contribuir en concepto de sisa. La nao, en febrero de 1567, zarpó cargada de hierro desde Deba con destino a Sevilla, desde donde se dirigió a Terranova a la pesquería de bacalao. El contrato suscrito entre ambas partes establecía que el capitán García de Uribe, vecino de Lekeitio, al regreso de su expedición pagaría siete ducados de oro al recaudador de la sisa, recalara o no en el puerto de Getaria. Con ello, se pretendía evitar el pago de más de 14 ducados de oro que a la nao le correspondería tributar en caso de tener que arribar forzosamente a Getaria, obligado por los temporales, circunstancia bastante probable en otoño, estación en que regresaban de Terranova. En suma, el cogedor de la sisa de Getaria percibía derechos de los grandes

102 “...Antonio de Urquiola vezino de Guetaria que presente hestava con ayuda de otros muchos vecinos de Guetaria a mano armada y a repique de canpanas una noche hestando asy los dichos sus consortes surto con una pinaça en la concha de Guetaria cargado de sardina para benir a esta dicha villa por fuerça y contra su boluntad les tomo myl e nobecientos e ochenta maravedis deziendo que se los debian por ciertos derechos e sisa e ynposesion en la dicha villa abian puesto y sin embargo que hellos le mostraron los privilegios y cartas e executorias qu’esta dicha villa tenia le sacaron las velas y ancoras de la dicha pinaça de tal manera que no podian nabegar para ninguna parte...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 97).

103 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 97.

pesqueros de los puertos de los alrededores, como Deba, Zumaia, Orio, etc., impracticables en caso de temporal, cuyos dueños preferían contribuir por anticipado con la mitad de la cantidad antes que arriesgarse a tener que pagar la cantidad íntegra a su regreso. Pero a su regreso no precisó refugiarse en Getaria, con lo que su capitán, García de Uribe, se negaba a pagar la cantidad acordada. Después de transcurridos varios años, en 1573, Martín de Iceta, el recaudador de la sisa en 1567, le demandó por su importe ante el tribunal del Corregimiento. El Corregidor sentenció a su favor, condenando al demandado al pago de la cantidad exigida¹⁰⁴.

De forma similar en 1570 el concejo de Hondarribia procedió a doblar la cifra de lo que recaudaba en concepto de sisa a los productos que se extraían o introducían de su puerto. Pero Andrés de Descarga y Goizueta vendió diversas botas o barricas de sardina arencada de Galicia a Francia sin contribuir la nueva sisa. Gracia Pérez de Olaberria, esposa del recaudador Domingo de Bulano, le impuso una demanda ante los alcaldes de la villa. En el interín, la Provincia se querelló en el tribunal del Corregimiento contra la villa, pues consideraba que la imposición de la nueva sisa, como nuevo impuesto, era contraria a los Fueros. Andrés de Descarga aprovechó la coyuntura para iniciar otra querrela contra la villa, también en el tribunal del Corregimiento, solicitando que los alcaldes de Hondarribia se inhibiesen en el conocimiento de la demanda que le impuso la esposa del recaudador de la sisa mientras no concluyese la querrela impuesta a la villa por la Provincia. El Corregidor sentenció en contra de Hondarribia, ordenando que se inhibiera del conocimiento del pleito contra Andrés de Descarga¹⁰⁵.

Este caso es bastante similar al anteriormente analizado de Deba, en que habiendo la villa suscrito en 1786 un acuerdo con los comerciantes de Vitoria para restablecer el tráfico comercial de su puerto, la Provincia se opuso al nuevo arancel de derechos que el acuerdo contenía. En aquel caso, al contrario de lo acaecido en el caso de Hondarribia, el nuevo arancel reducía los derechos municipales sobre el tráfico mercantil, pero a pesar de todo la Provincia se opuso considerando que se trataba de un impuesto nuevo que gravaba a sus vecinos. En suma, los acontecimientos ocurridos en torno al nuevo arancel de Deba evidencian que la política fiscal de los concejos podía constituir algo más que una fuente de obtención de rentas. Efectivamente, el concejo de Deba se decidió a reducir los impuestos sobre el tráfico comercial, consciente de que dicha medida podía servir para atraer a su puerto parte del tráfico comercial, que hasta entonces se centraba en San Sebastián¹⁰⁶. El Consulado

104 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 232.

105 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 178.

106 "...considerando dicha villa que la decadencia y suspension de su trafico mercantil consistio quiza el excesiva exaccion de derechos que percibia por generos que se introducian y extrayan por su puerto y lo mucho que interesa la Nacion en que se fomente su comercio nombró quatro comisionados para que enterandose del producto anual que segun la proposicion de los yndividuos del comercio de Vitoria pudiese rentar el impuesto de los generos que se girasen // (fol. v.) de su cuenta por dicho puerto aceptasen con calidad de por ahora la oferta que en las actuales circunstancias les pareciese equitativa y proporcionada para la construccion de los nuebos caminos y obras de aquella barra y pasasen a otorgar la escritura o escrituras correspondientes: que en efecto los expresados comisionados y los nombrados por el comercio de Vitoria havian otorgado en trece del mismo mes de noviembre del año proximo pasado una escritura de convenio que presentaba en la qual se arreglavan los derechos con total proporcion a las circunstancias actuales..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72).

de San Sebastián, interesado en que la mayor parte del tráfico comercial de Gipuzkoa continuara centrada en San Sebastián, no dudó tampoco con respecto a los efectos que las medidas fiscales adoptadas por Deba podían desencadenar, de manera que emprendió acciones en la Provincia, a fin de que, con la excusa de la defensa de los Fueros, coartara los proyectos de Deba.

Los tributos provinciales, además de recaudar fondos, sirvieron de eficaz instrumento para la consecución de determinados objetivos políticos y económicos. El caso más destacado es el del Donativo, impuesto establecido a partir de 1630 para afrontar los donativos gratuitos que la Corona solicitaba a la Provincia. En el capítulo dedicado a las pesquerías transoceánicas se ha constatado que este impuesto constituyó un eficaz medio para la ampliación de las capacidades fiscales y de gobierno de la Provincia. Efectivamente, dotó a la Provincia de la facultad de imponer nuevos arbitrios, lo cual le proporcionaba un gran poder de decisión a la hora de fomentar algunas actividades marítimas frente a otras. Por ejemplo, durante la segunda mitad del siglo XVII se produjo un importante enfrentamiento entre, por un lado, los interesados en el fomento de las pesquerías guipuzcoanas, que pretendían disfrutar de la exención del importe del Donativo y que este tributo gravase, exclusivamente, a las importaciones de pescado extranjero, y, por otro, los comerciantes de San Sebastián que para atraerse la negociación de los productos pesqueros extranjeros trataban de reducir los privilegios fiscales de los pesqueros guipuzcoanos, o cuando menos de hacerlos extensivos a los extranjeros, especialmente a los labortanos¹⁰⁷.

También, en el capítulo dedicado a la construcción naval se afirmaba que a lo largo del siglo XVII se fue incrementando la dependencia de la Corona con respecto a las infraestructuras navales de Gipuzkoa. En suma, precisaba de la madera y de las construcciones navales guipuzcoanas para surtir de barcos la Armada y de la experta marinería guipuzcoana para tripularlos. Consciente de ello, la Provincia comenzó a ofrecer a la Corona buques de guerra e incluso escuadras completas en contrapartida de diversos privilegios que buscaban la protección de las actividades marítimas de Gipuzkoa y la ampliación de las facultades político-gubernativas de la Provincia. Uno de los expedientes que constantemente se negociaron con la Corona a cambio de la mencionada entrega de barcos de guerra fue el de la ampliación del impuesto del Donativo¹⁰⁸.

Los donativos a la Corona, así como la construcción de barcos, servicios a la Armada, etc., se utilizaron, también, a modo de contrapartida para que la Corona retirara algunos impuestos que afectaban a Gipuzkoa. Así en 1631, a cambio de la derogación del estanco de la sal, ofrecieron la construcción de un galeón de 500 toneladas, para lo que se juzgaba necesaria la imposición de nuevos arbitrios en concepto de Donativo¹⁰⁹. En 1677 propusieron, entre otras, la exención de contribuir con el encabezamiento perpetuo de las alcabalas a cambio de la

107 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6; A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 69.

108 A.G.G.-G.A.O., R.33; JD AJI, Impresos 2,12; JD IM, 2/12/51.

109 A.G.G.-G.A.O., R.22.

construcción de una escuadra de buques¹¹⁰. Se trataba de iniciativas enmarcadas en las gestiones, que desde principios del siglo XVI, emprendió la Provincia para conseguir la eliminación, o cuando menos, la minimización de los impuestos reales que afectaban a Gipuzkoa. Así, en 1509 consiguió el encabezamiento perpetuo de las alcabalas. Es decir, se estableció un cupo que la Provincia pagaría anualmente a la Corona a perpetuidad. En cuanto al Diezmo viejo de la mar, que se cobraba en los puertos de Gipuzkoa y en las aduanas y aduanillas del interior, ubicadas en Vitoria y en la frontera de Gipuzkoa con Navarra, antes ya del siglo XVI se recaudaba en beneficio del linaje de los Velasco, condes de Haro. La Provincia inició un largo y complicado proceso con los Velasco para exonerarse de su contribución. No obstante llegados los años cuarenta del siglo XVI la Corona comenzó a mostrar interés por recuperar este impuesto, lo cual abocó a ambas partes al acuerdo, adoptado en 1553. De acuerdo con esta concordia, en lo sucesivo el diezmo gravaría únicamente a los productos extranjeros que los guipuzcoanos reexportasen al interior peninsular, con lo cual el consumo guipuzcoano quedó exento de su pago. Con todo, poco después, en 1559, este impuesto volvió a la Corona¹¹¹.

Queriendo aumentar los beneficios, que este impuesto rentaba en Gipuzkoa, el contador Juan de Peñalosa elaboró en 1562 un nuevo arancel de derechos¹¹². Una vez más, únicamente, se gravaban los productos que se reexportaran desde Gipuzkoa. Pero, además de aumentar los derechos aduaneros, cobrados en Vitoria a las mercancías introducidas en Castilla, proponía la instauración de aduanas en la frontera de Navarra y la equiparación de sus tarifas con las que se pagaban en la aduana de Vitoria. Desde su punto de vista, la equiparación era necesaria para evitar que el tráfico comercial de Castilla se desviara a Navarra, por cobrarse menos impuestos en dicho recorrido. La Provincia emprendió diversas gestiones en contra, sobre todo, del incremento de derechos en las aduanas de la frontera con Navarra, arguyendo que ese hecho provocaría el desvío del tráfico de las lanas navarras y aragonesas a San Juan de Luz¹¹³.

Estos enfrentamientos se debían a que las autoridades reales trataban de incrementar sus ingresos fiscales, de manera que los conflictos con la Provincia y con los contribuyentes fueron un continuo. A modo de ejemplo, en 1544 la Provincia tuvo que recurrir a la obtención de una Real Cédula, otorgada por Felipe II -siendo aún príncipe heredero-, ordenando a don Álvaro de Bazán, capitán general de la Armada de Poniente, que eximiese del impuesto del 7% quienes traían víveres a Gipuzkoa. Este impuesto gravaba a las mercancías extranjeras a

110 A.G.G.-G.A.O., R.33.

111 Acerca de los procesos emprendidos por la Provincia para restringir los efectos de los impuestos de la alcabala y del diezmo viejo, véase: DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., t.II, pp. 236-273; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: "El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla (s.XIII-XVI). Aproximación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 15, (1981).

112 Véanse al respecto: LAPEYRE, H.: *Quelques données sur le mouvement...*, op. cit.; TRUCHUELO, S.: *Gipuzkoa y el poder real en la alta Edad Moderna*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004, pp. 341-362.

113 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., t.II, pp. 265-273; DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián/Tolosa 6 Marzo/15 Julio 1563.

cambio del pasaporte o salvoconducto que el capitán general concedía para su introducción¹¹⁴. De todas maneras, la mayoría de los abusos serían cometidos, principalmente, por los oficiales encargados de la recaudación de los derechos establecidos por el mencionado arancel renovado en 1562. Así, en las Juntas Generales de 1566 celebradas en Zumaia, se acordó un reglamento para la recaudación del diezmo viejo en Gipuzkoa con el propósito de acabar con los excesos que cometían sus recaudadores, especialmente Juan Pérez de Arriola. Eran en total seis los artículos propuestos: 1) Exención de los productos no expresados en el arancel como la grasa de ballena. 2) Utilización de un único arancel por los recaudadores, concretamente el de San Sebastián. 3) Que no cobrasen impuestos a los productos para consumo interno, ni tampoco a los destinados para Castilla, a los que, únicamente, deberían proporcionarles un albalá o guía para que pagasen en las aduanas, fuera de Gipuzkoa. 4) Exención de los guipuzcoanos de pagar ningún impuesto. 5) Que Juan Pérez de Arriola abandonase el cobro indebido del Diezmo de la Mar, que nunca antes se había usado, pues en Gipuzkoa únicamente se venía pagando el Diezmo viejo o seco. 6) Que cada alcalde exhibiese a los recaudadores de su municipio este acuerdo y les obligasen al cumplimiento del arancel¹¹⁵.

Por supuesto, el cuarto artículo se oponía al acuerdo existente para la recaudación del Diezmo viejo que no eximía a los guipuzcoanos del importe de este derecho, sino, únicamente, a los productos que entraban para consumo interno de la provincia. En suma, la Provincia trataba, una vez más, de conseguir la total exención de sus vecinos, a pesar de que, mediante la mencionada concordia y el nuevo arancel, se había alcanzado dicho objetivo en lo referente al consumo interno. Pero los comerciantes de Gipuzkoa querían disfrutar de la exención para comerciar, también, con otros territorios, sobre todo con Castilla. En consecuencia, el Corregidor contradujo todos los términos del reglamento que pudiesen perjudicar a la Corona. Juan Pérez de Arriola también alegó que la Provincia carecía de autoridad para adoptar semejantes medidas, de manera que todas las partes implicadas decidieron iniciar acciones en diversas instancias¹¹⁶. Años después las quejas continuaban, así, en las Juntas Generales de 1580, congregadas en Getaria, era San Sebastián la que se quejaba de los abusos de los diezmeros residentes en su término. Afirmaba que comenzaron a cobrar nuevos derechos por la tarea de revisar las lanas que provenían de Navarra y Aragón. La Junta tras estudiar el caso ordenó castigar a los diezmeros que procediesen a cobrar dichos derechos, que al parecer ascendían a cuatro maravedís por cada saca de lana¹¹⁷.

Estos acontecimientos no eran más que el reflejo y el resultado de los intentos de la Corona por incrementar sus ingresos fiscales procedentes del tráfico comercial con el norte de Europa. Efectivamente, a medida que sus gastos administrativos y, sobre todo, militares se

114 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/12 (P4D2).

115 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 27 Abril/7 Mayo 1566.

116 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 27 Abril/7 Mayo 1566.

117 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1580.

multiplicaban, además de revisar y aumentar los impuestos ya existentes, como es el mencionado caso del Diezmo viejo, la Corona trató de aplicar otros nuevos. En lo que respecta a la exportación de la lana castellana desde mediados del siglo XVI se le fueron sumando nuevos derechos aduaneros: en 1558 a cada saca que se exportase a Flandes se le sumó un derecho de un ducado de oro, y de dos ducados a los dirigidos a Francia e Italia; en 1563 se incrementaron en un ducado y medio sobre las destinadas a Flandes y en tres ducados sobre las enviadas a cualquier otro reino, incluidas las de la Península; en 1566 se aumentaron en cuatro ducados sobre las enviadas a cualquier destino, excepto a Flandes. En cuanto a las lanas de Navarra, en 1563 fueron gravadas con un ducado y medio cualquiera que fuese su destino¹¹⁸. Por supuesto, esta política fiscal creó graves enfrentamientos, la mayoría de ámbito administrativo aunque algunos trascendieron más allá, siendo el origen de algunas alteraciones sociales, como es el caso del famoso motín de la sal, suscitado en 1631 a raíz del intento de introducción del estanco de la sal que suponía el fin de la libertad para su aprovisionamiento disfrutado en Gipuzkoa y Bizkaia. Ya en 1601, por orden del Consejo de Hacienda, el Corregidor procedió a embargar en beneficio de la Hacienda Real todos los derechos que se cobraban a los productos que transitaban por los puertos de Gipuzkoa. Ante este abuso, la Provincia se reunió a principios de 1602 en Junta Particular, en Basarte, y acordó solicitar al rey su desembargo¹¹⁹.

No obstante los intentos de introducción de nuevos impuestos no concluyeron. En 1603 la Corona introdujo un nuevo impuesto que gravaba el 30 % del valor de los productos que transitaban por todos los puertos del reino. La Provincia, una vez más congregada en las Juntas Particulares de Bidania, decidió solicitar al rey la suspensión del nuevo impuesto. Decisión renovada en las nuevas Juntas Particulares que se celebraron de Basarte a los pocos meses. Las gestiones emprendidas en la Corte fueron exitosas pues mediante una Real Cédula de noviembre de 1603 se concedió la exención del impuesto del 30 % a los productos propios de Gipuzkoa, incluidos el pescado y la grasa y barbas de ballena, que aportaban los guipuzcoanos de las pesquerías¹²⁰. Sin embargo los problemas para la economía guipuzcoana no concluyeron con esta concesión, pues el rey de Francia, para forzar al de España a que suprimiera el impuesto, había hecho público un edicto o placarte (placard) prohibiendo el comercio con los territorios de la Monarquía Católica. Por supuesto, uno de los mayores perjudicados por las medidas de ambas coronas era la economía guipuzcoana, que tal como se expresaba en un memorial del diputado Antonio de Luscando, dependía de las buenas relaciones con Francia para importar los víveres necesarios y exportar el hierro¹²¹.

118 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 246.

119 A.G.G.-G.A.O., R.13.

120 A.G.G.-G.A.O., R.14.

121 “Y luego el dicho Antonio de Luscando, diputado, propuso y dixo que como hera notorio el rey de Francia avia mandado publicar en todos sus reinos por pregon publico que de los puertos de España ni para los estados de Flandes no se pudiesse sacar ni sacassen ningun jenero de mantenimiento ni otras legumbres, carnes ni binos ni otras ningunas mercaderias asta y en tanto que el rey nuestro señor mandasse alçar y quitar el derecho nuevamente ynpuesto del treinta por ciento a sus sujetos ni que tanpoco pudiesen entrar en los dichos sus reinos de estos de España ni de los dichos estados mercadurias ningunas so pena de perdida, los quales mando aplicarlas terçias partes, la primera para su camara y la segunda para el juez que lo executo y la terçera el demandador, segun que ello y otras cosas paresçen mas largo por el dicho pregon o placarte cuya copia entrego en este ayuntamiento, por lo qual despues de la publicacion y

Pero no fueron necesarias más gestiones por parte de la Provincia, pues al poco tiempo se firmó un tratado internacional en el que se contemplaba la derogación de este impuesto. Tal como de las palabras del diputado Antonio de Luscano se deduce, el objetivo de este impuesto era político, buscaba el embargo comercial de las provincias de Holanda y Zelanda, cuyos intercambios comerciales con los territorios de la corona española se hicieron más fáciles a partir de la firma de la paz entre Francia y España en 1598 (Paz de Vervins) y de la firmada entre España e Inglaterra en agosto de 1604 (Paz de Londres). Ambas paces hacían posibles los intercambios entre la Corona y las provincias “rebeldes”, por medio primero de Francia y después de Inglaterra. Los perjuicios que al comercio inglés y francés provocaba este impuesto, motivaron su reacción. Fue Inglaterra la que incitó a España a firmar el tratado, en el contexto de las conversaciones conducentes a la firma de la paz de Londres, pues confiaba que la necesidad de un período de paz por las tres monarquías y el peligro de un nuevo estallido bélico entre Francia y España, a raíz de las medidas adoptadas recíprocamente, convencería a ambas partes. De todas maneras, su firma se retrasó varios meses, siendo necesario, incluso, la intervención del papa para conseguir plegar los ánimos de Francia y España y que aceptaran una salida dialogada. Así en noviembre de 1604, los representantes de las tres coronas, de los archiduques de Flandes y del papa, congregados en París suscribieron un tratado internacional, que, entre otras medidas, contemplaba la derogación del impuesto español del 30 % y de la prohibición francesa del comercio con España¹²².

proybiçion a esta parte con haver echo buenos tiempos no avia acudido ni acudia a esta dicha provincia ni a sus puertos trigo ni otras muchas çeveras y se caresçia de el, ni tanpoco los dias ultimos de carnestiendas no avia acudido carnes ningunas ni se esperava adelante, para cuyo remedio y si no se yçiesse en breve alguna horden en rrazon de ello se padeçeria mucho trabajo y quedarian fermadas las herrerias de esta provincia que es el trato mas prinçipal que ella tiene y en que de hordinario se entretienen los naturales de la dicha provincia y vezinos de ella, quienes por falta de mantenimientos les ha de ser forçoso el desanparar las dichas herrerias // (fol. v.) y aunque labrassen no ternia salida el fierro y que le paresçe seria necesario darse cuenta a las villas, valles y alcaldias de esta provincia para que bean si combiene hazerse junta particular en rrazon de ello en lo que se debia azer.” (A.G.G.-G.A.O., R.14).

122 “El Rey. Por quanto para allanar y quitar el impedimiento que en el trato y comerçio entre mis reynos y el de la Françia avian causado algunas ordenes que alla se havian dado y el placarte de treinta por çiento que aca se publico, se ha hecho despues el conçierto que se sigue:...

Que el dicho rey christianissimo luego despues de aver firmado estos articulos usara de fazerlas y las mandara publicar por placarte publico que ningun subdito suyo morador o vasallo lleve o passe en qualquiera manera directa ni indirectamente en su propio nombre o ageno ni preste algun baxel o otro instrumento ni dé su nombre para llevar o traspasar algunos baxeles, mercançias, manifaturas o qualesquiera otras cosas de las yslas de Olanda y Çelanda, en Spaña y en otros reynos y señorios de dicho serenissimo rey de España y serenissimos archiduques, ni lleve a las dichas partes algun mercader olandes o çelandes en sus navios so pena de su indignaçion y otras puestas contra los mismos preçiadores de los mandamientos reales. Y para obviar mejor que no aya fraudes por la semejança de las mercançias se ha determinado por este presente capitulo que las mercançias que se llevaran y passaran de Françia a los reynos y seniorios de los dichos serenissimos rey de España y archiduques se registraran en el registro de la villa o çiudad donde se sacaran selladas con el sello de ella, y así registradas y selladas seran tenidas por de Françia sin alguna dificultad o examen y se aprovaran en conformidad del sello, salva siempre la provança del engaño que podria aver pero no retardando ni estorvando el curso de las mercançias y baxeles, empero las mercançias que no estuvieren registradas ni selladas seran confiscadas, y como se dize de buena presa y tambien todos los olandeses y zelandeses que se hallaren en los dichos baxeles se podran prender y detener.

Que por las mercançias que los mercaderes françeses compraran en España o en otros reynos del dicho serenissimo rey de España y sacaran en sus baxeles propios o agenos, excepto las de los olandeses y çelandeses, como arriba se dize, no pagaran el dicho daçio del treinta // (fol. v.) por çiento como encaminen y llieven las dichas mercançias [a]

Con la llegada de Olivares al poder concluyeron las reformas fiscales, iniciadas durante el reinado de Felipe III. El valido optó por mantener el sistema fiscal existente, endureciendo los impuestos que se venían recaudando. Efectivamente, a lo largo, sobre todo, de la segunda mitad del siglo XVII se fueron incrementando los derechos exigidos en las aduanas al tránsito de mercancías, especialmente a la lana. Este hecho, junto con las diferentes tarifas que se satisfacían en las distintas rutas que comunicaban el interior peninsular con el mar, provocaron una verdadera guerra por el control y la concentración del tráfico, especialmente lanero, entre los principales puertos (Santander, Bilbao, San Sebastián y Bayona) y entre los distintos territorios vascos directamente interesados (Bizkaia, Gipuzkoa, Lapurdi, Álava y ambas Navarras). Cada territorio y núcleo comercial, con el propósito de atraerse el mayor volumen posible del tráfico, inició diversas gestiones y maniobras en pos, por una parte, de la disminución de los impuestos que las mercancías debían pagar por transitar por sus términos y, por otra, del aumento de los que afectaban a otras rutas, territorios y puertos rivales¹²³.

los reynos del dicho serenissimo rey de Françia o a los puertos de las provincias obedientes a los dichos serenissimos archiduques o a otros reynos y lugares no comprendidos en el placarte que se ha echo sobre el dicho daçio. Y para evitar qualquiera fraude y que las dichas mercancías no se lleven en especial a Olanda y Çelanda los dichos mercaderes al tiempo que cargaran sus baxeles en España o en otros reynos y señorios del dicho serenissimo rey de España de aqui arriva se haze mençion se obligaran delante del magistrado del lugar de donde sacaran las dichas mercancías de pagar el dicho daçio del treinta por çiento en casso que llevaran las dichas mercancías en el reyno de Françia o en los puertos de las provinçias obedientes a los dichos serenissimos archiduques o en otras partes no comprehendidas en el dicho placarte y esto de doze meses y aviendo presentado la dicha certifiçacion se bolveran las primeras obligaçiones a los que traxeren esta y quedaban de ninguna fuerza. Que el dicho serenissimo rey de Françia prohibiria luego despues de aver firmado estos capitulos que ninguno saque mercancías de España o de otros reynos del dicho serenissimo rey de España para llevarlas a otra parte que a sus reynos y puertos de Flandes y a los dichos lugares o reynos no comprehendidos en el dicho placarte so pena de confiscacion de todas las tales mercaderias para el fisco del dicho serenissimo rey de Françia dando la mitad de ellas o de su valor al acusador y desfalcando primero el daçion de treinta por çiento que se pagara a los ministros deputados por el dicho serenissimo rey de España dandose a las provanças hechas legitimamente en España que se enbieran a Françia en forma autentica salvo y dando la garantias excepciones juridicas contra las dichas provanças. Ningun magistrado de las villas o ciudades de sus dichos reynos a quien tocara hacerse la certifiçacion de haverse descargado las tales mercancías y dar fee del registro de ellas cometa en este particular fraude alguno so pena de la yndignaçion de su prinçipe privaçion de ofiçio y otras mayores reservados a su alvedrio. Y porque la intençion de los dichos principes de procurar que el comerçio entre sus subditos sea mas comodo y util los dichos principes haran quanto en si fuere que no se cierre el curso de las entradas y salidas a sus puertos reynos y señorios para que los subditos de los dichos prinçipes puedan libremente yr y benir con sus mercancías y baxeles. Y en quanto a la rebocacion de los dacios de Cales ynpuestos despues de la paz de Vervim asi sobre las mercadurias que vienen de España a Flandes como de las que ban de Flandes a España como ya esta conçeçido y acordado a instancia del ylustriamo cardenal del Bufalo en nombre de su santidad aquello se executaria juntamente con lo demas. Todos los sobredichos articulos se publicaran receviprocamente y (ILEGIBLE) y se procurara de los dichos principes la ratifiçacion de todos los dichos articulos para que se publique en un mismo dia de una parte y otra dentro del termino de quarenta dias firmado en Paris a diez del mes de otubre mill y seisçientos y quatro, don Baltasar de Çuñaiga, Alexander Rovidius, Maximiliano de Berbruño, Bernard de Sillery. Aviendo su excelencia visto los sobredichos capitulos son en forma con el mismo parecer debaxo de la aprovacion como arriba se diçe en Arras a diez y seis de otubre mill u seisçientos y quatro Luan de Valaco condestable. Por tan- // (fol. r.) to aprovando y ratificando todo lo que en esta forma sobredicha se ha acordado y asentado mandamos publicar la presente para que venga a noticia de todos mis vasallos y los del rey christianissimo (ILEGIBLE)rmano y ordenamos expresamente que se cumpla y guarde por todos (ILEGIBLE) ministros y oficiales de justiçia y guerra de estos rreynos lo contenido en los dichos capitulos sin falta ni disminucion alguna so pena de nuestra desgracia y penas a nuestra facultad reservada, dada en Balladolid a doçe de noviembre de mill y seisçientos y quatro años. Yo el rey..." (A.G.G.-G.A.O., R.14).

123 Véase un resumen de la a evolución de las relaciones entre las principales plazas mercantiles vascas dispuestas a ambos lados de la frontera labortana en: PONTET, J.: "Les relations de Bayonne et de Saint Sébastien pendant

La extracción de la lana, producida en el interior peninsular, era uno de los principales medios que posibilitaba a los puertos cantábricos participar en el comercio internacional que se desarrollaba entre la Península y el norte de Europa. El tráfico creado en torno a la lana permitía a los territorios vascos, por una parte, la introducción al interior, en contrapartida, de sus propios productos (hierro, pescado, grasa de ballena) junto con los de procedencia extranjera. Por otra, facilitaba los intercambios con el extranjero y el aprovisionamiento de productos de procedencia extranjera, especialmente de víveres. Y por último, constituía, como a lo largo del capítulo se irá viendo, una perfecta tapadera para el desarrollo del contrabando. En suma, detrás de los conflictos acaecidos en torno a los derechos que la lana debía contribuir para su extracción se escondían las rivalidades entre los distintos territorios y puertos vascos por el control, siquiera, de parte del tráfico mercantil generado en torno a su extracción.

En lo que a Gipuzkoa concierne, este territorio se ubicaba a caballo entre las terminales de dos rutas de extracción de lanas de distinta procedencia, de un lado las provenientes de Castilla y del otro las de los reinos de Navarra y Aragón. El entramado fiscal que afectaba a unas y otras a la hora de su extracción por Gipuzkoa era muy distinto. Las procedentes de Castilla pagaban sus impuestos en las aduanas de Vitoria y Salvatierra, aunque para su extracción desde San Sebastián o Deba, únicamente, pagaban una parte en la aduana y lo restante en dicho puerto. Pero las procedentes de Navarra, únicamente, pagaban unos derechos muy moderados, parte en las aduanillas de la frontera con Gipuzkoa y parte en San Sebastián. Además, entre ambos territorios existía una ruta desprovista de aduanas, la que desde Errenteria y Oiartzun -ubicados en el puerto de Pasaia- se dirigía hacia Goizuela (Navarra). Esta estratégica posición hizo que a lo largo del siglo XVI la mayor parte de las lanas procedentes de Navarra y Aragón se extrajeran, especialmente, del puerto de San Sebastián, junto con parte de las procedentes de Castilla que se embarcaban sobre todo en los puertos de Deba y San Sebastián. A partir de las décadas finales del siglo XVI y durante las tres décadas iniciales del siglo XVII San Sebastián alcanzó el primer puesto entre los puertos exportadores de lana castellana y las exportaciones laneras de Deba también conocieron un gran crecimiento¹²⁴. Este hecho motivó, también, el traslado hacia Gipuzkoa de parte del tráfico comercial que Bilbao mantenía con determinados puertos franceses, como es el caso de las importaciones procedentes de Burdeos, que en parte se trasladaron a San Sebastián y Hondarribia¹²⁵. Según la autorizada opinión de Luis María Bilbao, gran parte de cuya vida investigadora se ha centrado en analizar las causas de la evolución experimentada por el tráfico lanero castellano a lo largo de la Edad Moderna, la principal causa de la ruptura del sistema de comercialización de la lana castellana acaecida durante la segunda mitad del siglo

l' Ancien Régime”, *Azkoaga*, 11 (2001), pp. 213-223.

124 BILBAO, L.M.: “El comercio marítimo...”, op. cit., pp. 245-246; Idem: “Comercio y transportes internacionales...”, op. cit., pp. 261, 263, 270; GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., pp. 132-143. El gran auge comercial de San Sebastián y Deba durante las décadas iniciales del siglo XVII, lleva a los autores a hablar de la “hora de Gipuzkoa”. El segundo, aporta una interesante síntesis de los conflictos acaecidos en torno a las tarifas aduaneras que se aplicaban a los productos que se negociaban a través de Gipuzkoa.

125 PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 99-100.

XVI, más allá de las coyunturas políticas y bélicas, fue el descenso de la demanda de lanas finas de gran calidad por las industrias textiles norte europeas, que progresivamente demandaban lanas de calidad más modesta¹²⁶.

Es muy probable que esta desarticulación del sistema de comercialización de la lana castellana acaecida durante la segunda mitad del siglo XVI fuera la principal causante de este traslado del tráfico lanero castellano hacia Gipuzkoa¹²⁷ y sobre todo hacia San Sebastián. Hay que tener en cuenta que hasta entonces la gran mayoría de las lanas exportadas desde ésta última eran de procedencia de navarra y aragonesa, y que éstas eran de calidad inferior a las castellanas. De modo que la sustitución de la demanda europea de lanas de gran calidad por las de modesta calidad, es posible que no sólo repercutiera sobre las navarro-aragonesas de igual modo que sobre las castellanas sino que debiera favorecer sus exportaciones en beneficio de San Sebastián. En suma, al tiempo que se hundía el antiguo sistema de comercialización de las lanas castellanas, se potenciaba el de las navarro-aragonesas, de manera que el principal puerto exportador de las últimas acabó por acaparar también el tráfico lanero proveniente de Castilla. Otro factor relacionado con la desarticulación del sistema comercial castellano, arbitrado por Burgos, fue el progresivo ascenso comercial e industrial de Segovia a partir de 1570. Esta ciudad conoció un enorme desarrollo de su industria pañera, llegando a absorber parte importante de la producción lanera de Castilla la Vieja. Este hecho

126 Sorprendentemente este autor insiste en conferir un carácter global a la crisis del sistema de comercialización de la lana castellana de mediados del siglo XVI: "...La comprobación de que la caída del comercio total fuera en el siglo XVI bastante menos enérgica que la de las exportaciones laneras y que su recuperación durante la tregua (1609-1621) fuera superior a éstas apunta a que la persistente crisis comercial del Cantábrico estaba más del lado de las exportaciones que de las importaciones. Dicho de forma más directa, Europa comenzaba a necesitar menos de Castilla y de las provincias vascas que lo que éstas requerían de aquélla. En lo que a la lana concierne, las evidencias son bastante poderosas. Castilla estaba ya ejerciendo un cuasimonopolio de oferta de lana fina en los mercados internacionales. Sus vellones habían mejorado hasta competir en finura con los ingleses. Pero el siglo XVII no era propicio para este tipo de lanas. Ni la coyuntura general europea ni la nueva deriva de la industria textil eran las más idóneas para explotar el potencial de las condiciones de calidad que las lanas castellanas habían alcanzado. La pañería tradicional, demandante de lana fina de calidad, iba declinando, en tanto la new drapery, ligera, sin apenas batanaje ni apresto, pero vistosa por sus tintes y acabado, y sobre todo consumidora de lanas modestas, estaba ya bien establecida y progresaba en los centros textiles del norte de Europa. Esta evolución de la pañería europea tuvo obvias consecuencias sobre la demanda de materias primas. El consumo de fibras de calidad, como las castellanas, tenía necesariamente que contraerse. De hecho, las exportaciones venían declinando desde mediados del siglo XVI y las condiciones generadas por la tregua serían totalmente incapaces de contrarrestar los efectos de fondo, más profundos y decisivos, de la contracción de su demanda...

La reducción del tráfico comercial y los cambios detectados en su control fueron acompañados desde los años setenta de una nueva distribución del mismo que favoreció a los puertos más orientales del Cantábrico. Este proceso se va a agudizar en el arranque del siglo XVII, al concentrar los puertos de Guipúzcoa la parte mayoritaria en la exportación de lanas y al competir y compartir con Bilbao, si no a arrebatárselo, el puesto de primer puerto del Cantábrico. Donde primero y más claramente se detectó este movimiento fue en las exportaciones laneras. Los puertos de guipúzcoa -Deva muy por encima de San Sebastián- tomaron entonces el relevo de Santander. La recuperación, inconclusa, de las exportaciones durante el primer cuarto del XVII consolidó este cambio y no modificó para nada el <<giro>> de las lanas castellanas, castellanas, insistimos, que no navarras, que siguieron discurriendo preferentemente -más del 70 %- por los puertos de Guipúzcoa -ahora por San Sebastián mucho más que por Deva...Donostia sería desde entonces más activa comercialmente que nunca antes lo fuera..." (BILBAO. L.M.: "El ascenso mercantil..., op. cit., pp. 158-159, 162-163).

127 Precisamente, este fue el contexto en que Francisco de Arriola pretendió en 1579 el establecimiento de la exclusiva de elaboración y venta de jabón en Gipuzkoa, producto de vital importancia para la producción lanera (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 24 Mayo/30 Agosto 1579).

suponía una disminución del volumen de lana destinado a la exportación así como de las necesidades castellanas de importación de paños. Como resultado, Segovia fue sustituyendo a Burgos como principal plaza mercantil castellana. Todo ello repercutió en perjuicio del papel de intermediación que hasta entonces había ejercido Bilbao entre los mercados castellanos y los del norte de Europa¹²⁸. El auge segoviano puede que constituyera otro factor impulsor más del crecimiento mercantil de San Sebastián, habida cuenta de las especiales relaciones comerciales existentes entre ambas plazas, generadas en torno al tráfico del cobre que la fábrica de moneda de la ciudad castellana demandaba, como más adelante se verá. Con todo, tras las críticas décadas de los años 30 y 40 se incrementaron las acciones y las maniobras de los distintos territorios vascos al objeto de conseguir captar el mayor volumen posible de la negociación de las lanas. Además, la Corona trató de incrementar las tarifas aduaneras y el control de los pasos aduaneros para evitar el desarrollo del contrabando. En todo este choque de intereses la principal perjudicada sería Gipuzkoa y, especialmente, San Sebastián, ya que, progresivamente, la negociación de las lanas se fue trasladando: la de las castellanas a Bilbao y la de las navarro-aragonesas a Bayona.

El sistema aduanero existente en la frontera de Navarra, además de devengar menos ingresos que las aduanas de Castilla, constituía una puerta abierta al contrabando, sobre todo, el paso de Goizueta-Errenteria. Por este camino se podían extraer lanas navarras sin pagar derecho alguno e incluso las procedentes de Castilla que así evitaban el doble pago de derechos a que se les sometía. A pesar de las prohibiciones impuestas al tránsito por esta vía, permaneció abierta y franca durante toda la centuria, oponiéndose la Provincia a todo intento contrario. Cada fracasado intento de eliminación de este paso fue sucedido por un constante vaivén de medidas que ampliaban o disminuían las tarifas de las aduanas con Navarra, que se extendió hasta el advenimiento de la dinastía borbónica. Estas oscilaciones eran la lógica consecuencia de las gestiones emprendidas en la Corte por los distintos territorios, organismos, instituciones y particulares, interesados, de algún modo, en el comercio y en el sistema aduanero existente¹²⁹.

En cuanto a las lanas castellanas, Bilbao emprendió diversas maniobras que contribuyeron a que concentrara la mayoría de su tráfico durante la segunda mitad del siglo XVII. Aunque no corresponde a los objetivos de este trabajo el sumergirse en el estudio de los entresijos del comercio bilbaino¹³⁰, es necesario mencionar, al menos, algunas de las medidas aplicadas por los comerciantes de Bilbao para alcanzar la concentración de la negociación de gran parte de la lana castellana, especialmente, aquellas medidas que supusieron un grave perjuicio para el comercio de San Sebastián. Efectivamente, los comerciantes de San Sebastián, a la hora de

128 PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 120-132, 138-139.

129 Acerca de la evolución del tráfico lanero que discurría por Navarra con destino a Bayona véase: AZCONA GUERRA, A.M.: *Comercio y comerciantes en la Navarra...*, op. cit.

130 A tal fin véanse, entre otros: BILBAO, L.M.: "Comercio y transportes internacionales...", op. cit., pp. 259-285; GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit.; PRIOTTI, J.P.: "Des financiers de la mer...", op. cit.; Idem: *Bilbao et ses marchands...*, op. cit.; PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit.; ZABALA URIARTE, A.: "El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII", *Itsas Memoria*, 4 (2003), pp. 297-311.

explicar las causas que desencadenaron el descenso del tráfico lanero de su ciudad, entre otras, la achacaban a las acciones de los bilbainos. En primer lugar, señalaban que las lanas encaminadas hacia Bilbao no adeudaban sus derechos en la aduana de Vitoria. Anteriormente, la mayoría de las lanas castellanas pasaban por la aduana de Vitoria, de donde se distribuían, algunas hacia los puertos vizcaínos y otras a los guipuzcoanos -especialmente a Deba y San Sebastián-. Pero los bilbainos desviaron el tráfico a las aduanas de Balmaseda y, sobre todo, de Orduña, que conducían, directamente, al puerto de Bilbao¹³¹.

Con todo, hasta mediados del siglo XVII, a Vitoria continuó llegando la mayor porción de las lanas, de las que, únicamente, algunas se dirigían hacia el puerto de Deba. Efectivamente, la villa de Deba conservó una pequeña parte del tráfico lanero castellano¹³². Así, en 1605 se designó nuevo Administrador de las Rentas reales que la lana pagaba en Deba, cargo, que fue otorgado a Juan Martínez de Irarrazabal, vecino de Deba¹³³. En 1615 los seis propietarios de zabras, miembros de la Cofradía de Mareantes de Deba, alcanzaron el anteriormente mencionado acuerdo por el que, en lo sucesivo, los dueños de las lanas que llegasen al puerto de Deba deberían pagar un canon a la Cofradía¹³⁴. Poco después, tal como anteriormente se citaba, fue el propio concejo de Deba quien trató de beneficiarse del tráfico lanero de su

131 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/52.

132 Acerca del tráfico mercantil del valle del Deba véase: AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit.

133 “Sepan quantos esta carta de nombramiento vieren como yo Miguel de Manchola administrador general del nuevo derecho de la renta de las lanas por su magestad en birtud de sus provisiones rreales emanadas por los señores presidente y los de su Consejo Real de Azienda y contaduria mayor de ella y ussando de ellas otorgo y conozco por esta carta que nonbro por administrador del dicho nuevo derecho de la rrenta de las lanas y su cobrança del puerto de la villa de Deva y por escrivano de la administracion de ella a Joan Martinez de Yrarraçaval vezino de la dicha villa que esta presente para que como tal administrador del dicho puerto pueda administrar reçevoir y cobrar todos los derechos que se pagan y deben pagar del dicho nuevo derecho de la Renta Real de las lanas devidas a su magestad en la forma y manera que asta aqui se ha administrado y reçevido y cobrado, que para ello en virtud de las dichas provisiones reales de su magestad y de los dichos señores le doy poder cumplido y bastante segun que por la ley tengo para el dicho efecto para que como dicho es pueda administrar y cobrar las dichas rrentas y derechos segun y en la manera y forma que asta aqui se an acostumbrado a llebar. Y para que de lo que reçeviere y cobrarre pueda dar y otorgar todas y qualesquier cartas o cartas de pago y finequito neçesarias las quales balgan y sean tan firmes, çiertas, berdaderas y baliossas como sy yo mismo las diera y otorgara y al otorgamiento de ellas presente fuera y pa que çerca de lo susso dicho y de cada cossa y parte de ello pueda siendo neçesario pareçer ante qualesquier juezes y justicias del Rey nuestro señor y azer y aga ante ellos y qualesquier, qualesquier pedimientos, requerimientos, execuciones, prisiones, bentas, trançes y remates de bienes y todo lo demas neçesario como por maravetis y haver de su Magestad. Y para que pueda hazer y haga quales quier descaminos de lanas conforme a derecho y cobrar la parte que de ellos tocare y perteneçiere a su magestad o a las perssonas que en su real nonbre hubiere de haver y sobre lo susso dicho y de cada cossa y parte de ello haga los mismos autos y diligençias que combengan y menester sean de se hazer y que yo haria y hazer podría presente siendo. Y le nombro y señallo en cada un año de salario al dicho Juan Martinez de Yrarraçaval quarenta y çinco mill maravedis a seber por el offiçio de administrador quarenta mill maravedis que es lo mismo que se ha acostumbrado a dar y a dado en cada un año a los demas administradores que an sido de la dicha renta en la su villa de Deva y de escrivano de la administracion de ella los çinco mill maravedis a cumplimiento de los dichos quarenta y çinco mill maravedis. Que para todo ello y lo de ello anexo y dependiente le doy poder y comision en forma segun que de suso esta dicho y declarado e yo lo tengo de su magestad y testigos, en la dicha villa de Deva a ocho dias del mes // (fol. r.) de henero del año del señor de mill e seysçientos y çinco años, siendo testigos Joan Ramos de Yrarraçaval y Domingo de Vidarte y Tomas de Arriaran...” (A.H.P.G., 2/1949).

134 A.H.P.G., 2/1965. Véase apédice nº XXVII.

puerto, procediendo en 1629 a pretender gozar de la exclusiva de su pesaje, exigiendo a cambio un nuevo derecho de un cuartillo de real por cada saca de lana¹³⁵. Significativamente, no se han localizado menciones posteriores a este tráfico en la documentación consultada, aunque el concejo de Deba estimaba en 1787 que perduró hasta 1730¹³⁶. Es decir hasta la firma en 1727 de la Capitulación entre la Provincia y la Corona, que como después se incidirá supuso el exterminio del tráfico lanero guipuzcoano.

En segundo lugar, para contrarrestar los efectos negativos de los aumentos de los impuestos exigidos al tráfico lanero y fomentar su concentración en el puerto de Bilbao, los comerciantes bilbainos procedieron a transformar, de motu proprio, las magnitudes del sistema de pesaje que empleaban. Según denunciaban los comerciantes de San Sebastián en 1680, procedieron a aumentar en un siete por ciento la magnitud de su unidad de peso con lo que se mitigaba la presión fiscal considerablemente. Añadían que esa práctica se introdujo emulando a San Sebastián, que lo había efectuado antes, no por decisión propia, como los bilbainos, sino mediante su autorización por privilegio real¹³⁷.

En tercer lugar, los comerciantes guipuzcoanos denunciaban en 1676 el gran desarrollo del comercio fraudulento en Bilbao como otro factor desencadenante de la concentración del tráfico de las lanas castellanas en dicha villa. Afirmaban que las características del puerto de Bilbao, con instalaciones y embarcaderos dispuestos a lo largo de toda la ría, imposibilitaban el control del tráfico comercial y, en consecuencia, fomentaban las extracciones fraudulentas de lanas, eludiendo el importe de los derechos. Añadían que este inconveniente no se producía en el puerto de San Sebastián “...*por ser presidio cerrado...*”, es decir, por hallarse sus instalaciones portuarias dentro del recinto de las fortificaciones de la ciudad, lo cual repercutía en un mayor control del tráfico por las autoridades, en perjuicio del desarrollo del fraude¹³⁸.

De todas maneras, no se debe otorgar un crédito absoluto a estas afirmaciones de los comerciantes guipuzcoanos, obviamente, interesados en atraer el tráfico lanero a la provincia. Es más, el gran desarrollo de las extracciones fraudulentas de lana castellana hacia los puertos guipuzcoanos a través de Navarra fue uno de los principales factores del desencuentro entre Álava y Gipuzkoa, que impidió que cuajara un acuerdo efectivo entre ambos territorios para conseguir que el tránsito legal de la lana castellana se efectuara, mayoritariamente, a través de Vitoria hacia los puertos de Gipuzkoa. Efectivamente, la permanencia de la ruta Errenteria-

135 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 744.

136 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/72.

137 “...la villa de Vilbao de su autoridad propia de quarenta años a esta parte solo por llebar el comercio de las lanas añadio el peso siete por çiento conforme tiene esta ziudad por previlexio del Rey nuestro señor lo qual es en gran beneficio de los dueños de las lanas que las rremiten alla pero en perjuicio de las rrentas Reales para rremedio de lo qual podria esta Provinçia dar quenta o disponer que se la diese el rrecaudador de la rrentta de las lanas al fiscal del patrimonio Real solicitando salga a la causa pidiendo buelba la dicha villa de Vilbao su peso al estado antiguo...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/52).

138 A.G.G.-G.A.O., R.33.

Goizueta, exenta de aduanas, constituía un fuerte reclamo para que parte de las lanas castellanas penetraran en Navarra, de forma más o menos subrepticia, destinada a su extracción a través de dicha ruta. Esta práctica perjudicaba seriamente a los administradores de las aduanas de Vitoria, de quienes dependían las aduanillas existentes entre Gipuzkoa y Navarra, de manera que, como anteriormente se mencionaba, procuraron en vano el cierre de dicho paso hacia los inicios de la década de los treinta del siglo XVII¹³⁹. Perjudicaba, también, a los comerciantes vitorianos, que veían mermada su participación en el tráfico lanero, debido, primeramente, a las medidas puestas en práctica por Bilbao para conseguir su captación y en segundo lugar al desvío de parte de las lanas castellanas hacia Navarra sin pasar por Vitoria.

Así, en 1665 las Provincias de Álava y Gipuzkoa comisionaron al doctor Arcaya la elaboración de las condiciones de un acuerdo entre ambos territorios para conseguir el aumento del tráfico comercial. La Provincia de Gipuzkoa encargó a don Luis de Beroiz, Santiago de Telleria y Martín de Olozaga, comerciantes de San Sebastián¹⁴⁰, el estudio del articulado redactado por el doctor Arcaya, a fin de establecer si se adecuaba a los Fueros y a los intereses de los comerciantes de San Sebastián. Emitieron un dictamen exponiendo que tres de los artículos eran contrarios, tanto al objetivo perseguido de fomentar el comercio como a los privilegios y exenciones de Gipuzkoa. Concretamente, se oponían a los artículos doce, trece y diecisiete que, respectivamente, contemplaban, primero, que las aduanillas de la frontera de Gipuzkoa con Navarra cobraran los mismos derechos que la aduana de Vitoria; segundo, que todos los productos “ultramarininos” que penetraran en Castilla pagaran los derechos correspondientes; y tercero, que todas las aduanillas se concentraran en un único emplazamiento por donde discurriría el tráfico. En suma, tal como estos comisionados advertían, mediante estos artículos Álava pretendía acabar con el tráfico que se desarrollaba entre Castilla y los puertos guipuzcoanos a través de Navarra, desviándolo hacia su territorio. Pero las medidas propuestas suponían la quiebra, tanto del comercio legal que desde Aragón y Navarra se dirigía hacia los puertos guipuzcoanos, pues con el establecimiento de un rígido sistema aduanero entre Gipuzkoa y Navarra se desviaría a través de la frontera entre las dos navarras hacia los puertos labortanos, como del ilegal que, en gran parte, precisaba de la pervivencia de las citadas irregularidades aduaneras en la frontera con Navarra¹⁴¹.

Estas desavenencias entre ambas provincias debieron imposibilitar la materialización del acuerdo, por otra parte indispensable al objeto de conseguir la concentración del tráfico lanero castellano en la ruta Vitoria-San Sebastián. Una vez más, se reunieron los representantes de ambas Provincias para la redacción de un capitulado que se remitiría a la Corona para conseguir el objetivo deseado. Don Bernardo de Galdos y don Ignacio de Leizaur, comisionados de la Provincia, a tal fin presentaron en las Juntas Generales de 1676, reunidas en Zumaia, el acuerdo de quince puntos alcanzado con los alaveses. Se proponían

139 GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., pp. 134-135.

140 Telleria y Olozaga eran al mismo tiempo dos destacados inversores corsarios. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 137, 418.

141 A.G.G.-G.A.O., SM ISM, SS 38-20. Véase el documento nº18 del Apéndice Documental.

diversas medidas para concentrar el tráfico lanero en Vitoria y San Sebastián, en perjuicio de Bilbao -reducción de exacciones en las aduanas de Álava, creación de consulados en San Sebastián y en Álava, equiparación del peso de Vitoria con el de San Sebastián, reducción del peso de Bilbao a su magnitud original-, pero también otras que, como en el anterior proyecto de acuerdo, pretendían reformar el sistema aduanero guipuzcoano en beneficio de Álava¹⁴². La Junta designó una comisión para su revisión, la cual dictaminó que los artículos cuarto, séptimo y decimosegundo eran contrarios a la “libertad” de la provincia. Es decir, una vez más, eran las pretensiones alavesas por extinguir el tráfico fraudulento entre Gipuzkoa y Navarra las que chocaron con los intereses comerciales guipuzcoanos. Y, de nuevo, las desavenencias en esta materia impidieron que fraguara el acuerdo entre ambas provincias. En suma, Gipuzkoa, o mejor dicho San Sebastián, no consiguió atraerse el tráfico legal de las lanas castellanas que en gran parte continuó discurriendo por Bilbao.

En cuanto a las lanas de Navarra y Aragón se refiere, ante las dificultades existentes por hacerse con las castellanas, los comerciantes de San Sebastián trataron por todos los medios de concentrarlas en sus puertos, pero tampoco faltaron las dificultades. Para continuar disfrutando de este tráfico era de vital importancia el mantenimiento de unas tarifas aduaneras muy reducidas en las aduanillas de la frontera con Navarra, e incluso la permanencia de pasos exentos de aduanas, como el, tantas veces mencionado, paso de Erreterria-Goizueta. Este hecho era motivado por las reducidas tarifas aduaneras existentes entre la Alta y la Baja

142 “Por orden de VS hemos conferido con don Bernardo de Galdos la materia que juntamente con don Ygnacio de Leyzaur le encargo VS comunicasse con la Provincia de Alava que en substancia se reduce a los puntos siguientes=

1 que de parte de ambas Provincias se solicite encaminar el trato de las lanas de Castilla al puerto de San Sebastian desbiandolas desde Bilbao por el medio de mudar a Bitoria la aduana que resside en la lengua del agua con calidad de adeudar y pagarse los derechos en San Sevastian como se haze en Bilbao que se espera conseguir en considerazion del grande aumento que de ello resultaria al patrimonio Real // (fol. 29 r.) con otras utilidades publicas y notorias respecto de que se defraudan en Bilvao por ser lugar avierto y zesa este yncombiniente en San Sevastian por ser presidio cerrado y por otras razones espeçiales que concluientemente manifiestan esta verdad.

2 que se haga lo mesmo a las lanas de Aragon y Navarra por las mesmas caussas.

3 que el Alcalde de Sacas de Vitoria y Salvatierra no detengan ni registren a los que vienen de esta Provincia, sean o no naturales de ella por ser libre y permitido quanto biene a esta dicha Provincia a los avitadores de ella sin limitazion de cossa alguna.

4 que esta Provincia disponga que quanto passa a Navarra se adeude en las aduanas de ella.

5 que se solicite la observancia de lo que tiene mandado el conssejo de que las mercaderias ultramarinas aunque entren en Castilla por tierra paguen el diezmo.

6 que se ponga todo cuidado en el buen Pasaje de los // (fol. 29 v.) negociantes en las aduanas con reformation de derechos excesivos.

7 que el numero de las aduanas de cada Provincia se reduzga a una donde asistan los oficiales para mejor despacho.

8 que se proiban a los administradores y escrivanos derechos de alcavalas y de tomar la razon como esta mandado por el señor rey Don Juan el segundo y que se haga lo mesmo con las guardas.

9 que en la tal aduana se ponga arancel de los derechos para su noticia y cumplimiento.

10 que el numero de goardas no ecceda del que sañalan las leyes y hordenanzas de las aduanas.

11 que para los 13 - 14 - 15 aya consulado en Alava y que para los demas casos no aya mas justicias que las ordinarias.

12 que se de crecimiento del pesso de Bitoria al respecto del de San Sevastian.

13 que se forme consulado en San Sebastian como le hay en Bilbao y con las mesmas calidades y se solicite lo mesmo para Alava si se reconociere conbenir.

14 que se repare el daño de haver higoalado // (fol. 30 r.) Bilbao de su autoridad el pesso con el de San Sevastian que hera mayor siete por çiento.

15 que a la solicitud de todo enbie cada Provincia un cavallero a la corte.” (A.G.G.-G.A.O., R.33).

Navarra. De manera que cualquier cambio en el sistema aduanero de la frontera navarro-guipuzcoana, que repercutiera en un aumento del control del tráfico o de las tarifas aduaneras, provocaba la huida del tráfico mercantil a la frontera con Baja Navarra, con destino a los puertos labortanos como Bayona y San Juan de Luz. Hacia 1629 los arrendadores de las aduanas con el apoyo del Corregidor trataron de aplicar un incremento del 75 % a las lanas que provenían de Navarra. La oposición de la Provincia impidió su aplicación, lo que desencadenó una ofensiva contra la permanencia del libre tránsito en la ruta Errenteria-Goizueta. La Provincia, de nuevo, se opuso a este propósito, de manera que el paso permaneció abierto y libre de aduanas hasta el siglo XVIII. La existencia de este paso libre, no sólo permitía el desarrollo del comercio fraudulento entre los puertos de Gipuzkoa y el interior peninsular a través de Navarra, sino que constituía una verdadera válvula de escape para que las tarifas de las aduanillas de la frontera con Navarra no se incrementasen, ya que cualquier incremento provocaba el traslado de todo el tráfico a la mencionada ruta. Ello obligaba a los arrendadores de las aduanas a mantener unas tarifas aduaneras reducidas para evitar la pérdida de todo el tráfico y de todos sus ingresos. En suma, el paso libre de Errenteria-Goizueta fue el principal instrumento que permitió el fracaso de todos los intentos de aumento de las tarifas en las aduanillas. Este incremento de los derechos aduaneros aplicado desde 1629 sobre las exportaciones laneras, especialmente de las procedentes de Navarra, en opinión de los comisionados de la Provincia que en 1665 redactaron un memorial opuesto a la formalización del acuerdo comercial con Álava, fue el principal desencadenante de la huida del tráfico lanero desde San Sebastián y, por tanto, una de las principales causas de la crisis económica desencadenada durante la década de los años 30 del siglo XVII¹⁴³.

Los intentos por ampliar las tarifas de las aduanillas de la frontera con Navarra menudearon a lo largo de todo el siglo XVII, de manera que provocaron que una porción importante del tráfico lanero navarro-aragonés transcurriera por la frontera con Baja Navarra hacia los puertos labortanos. Efectivamente, aunque el paso libre de Errenteria-Goizueta permitía eludir el importe de las tarifas aduaneras y reducir las percibidas en las aduanillas, su carácter intrincado y su tránsito dificultoso repercutía en el encarecimiento del transporte, de manera que no constituía una alternativa efectiva, capaz de absorber y encaminar todo el tráfico lanero navarro-aragonés. Consecuentemente, cada intento de incremento de las tarifas aduaneras de las aduanillas de la frontera con Navarra fue sucedido por gestiones y maniobras, emprendidas por la Provincia, para procurar su reducción. De los tres maravedíes de plata por libra de lana que se venían recaudando en las aduanillas, en 1642 se incrementó la tarifa a tres reales de plata por arroba de lana. La medida provocó el desvío del tráfico lanero hacia los puertos labortanos, de manera que la Provincia emprendió una ofensiva hasta su derogación¹⁴⁴. Las gestiones culminaron en 1654 con la obtención de una Real Cédula que reducía las tarifas de las aduanillas a su cantidad anterior, de manera que, únicamente, percibirían tres maravedíes de plata por cada libra de lana¹⁴⁵. No obstante en 1655 se

143 A.G.G.-G.A.O., SM ISM, SS 38-20. Véase el documento nº18 del Apéndice Documental.

144 "...por haver ynpuesto SM desde el año de 1642 en adelante tres reales de plata por cada arrova de las lanas con que no solo gozava Su Magestad de nuevos ynpuestos sino que perdía los derechos antiguos que pagavan antes de tres maravedis en plata por cada libra..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/48).

145 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/28 (P6D3).

volvieron a incrementar los derechos de las aduanillas, lo que desencadenó el desvío del tráfico lanero hacia Baja Navarra¹⁴⁶.

De todas maneras, la persistencia de la guerra entre Francia y España hasta fines de 1659 redujo los efectos negativos del alza de los derechos de 1655, pues el Tratado de Conversa, sellado entre Gipuzkoa, Bizkaia y Lapurdi en 1653, contribuyó a que parte importante del tráfico comercial entre ambas Coronas transitara a través de los territorios firmantes, mientras que otros territorios como Navarra eran víctimas de la interrupción de relaciones comerciales con Francia. Ello implicaba que una porción importante de las lanas provenientes de Navarra y Aragón se extrajera por los puertos guipuzcoanos hacia los labortanos. Tal como advertía don Juan Beltrán de Portu en un memorial presentado en las Juntas Generales, celebradas en abril de 1665 en Azpeitia, fue a partir de la firma de la paz de los Pirineos en 1659 cuando comenzaron a huir las lanas navarro-aragonesas hacia la frontera entre la Alta y la Baja Navarra. La redacción de este memorial fue motivado por la solicitud, realizada por la Corona, de una leva de 200 marineros para la Armada, y proponía que se ofreciese la leva a cambio de la reducción de los derechos de las lanas provenientes de Navarra¹⁴⁷. Fue a raíz del fallecimiento de Felipe IV en septiembre de 1665, cuando la Provincia reinició sus gestiones en la Corte, por una parte, para procurar la concentración del tráfico lanero castellano en la ruta de Álava y Gipuzkoa, para cuyo fin trató de sellar el acuerdo con las autoridades alavesas, como anteriormente se mencionaba¹⁴⁸; y por otra para promover la reducción de los derechos de la lana navarra a lo que se contribuía antes de 1655¹⁴⁹.

Pero las gestiones fueron infructuosas y en 1668, aprovechando, quizás, el aumento del tráfico lanero hacia Gipuzkoa, motivado por el estallido de la Guerra de la Devolución (1667-1668) entre Francia y España y la consecuente revalidación del Tratado de Conversa¹⁵⁰, los administradores de las aduanillas comenzaron a cobrar el impuesto del 7'5 % a las lanas provenientes de Navarra. A propuesta de los alcaldes de San Sebastián, la Provincia solicitó su reducción a don Pedro de Olabe y Álava, gobernador de las rentas del Diezmo viejo de las lanas de Gipuzkoa. Tras su respuesta negativa, la Provincia decidió iniciar acciones en la Corte¹⁵¹. Ante la persistencia de esta situación, San Sebastián inició sus propias acciones, recurriendo al Administrador General de Aduanas, don Juan de Castro y Santa Cruz. Las

146 “La muy noble muy leal Provinçia de Guipuzcoa diçe que el principal trato y comerçio de sus naturales consiste en la granjeria de las lanas de los reynos de Aragon y Navarra y que este a cessado totalmente desde el año de 1655 en que se començaron a ymponer nuebos y creçidos derechos en las reales aduanas de VM siendo esto causa para que los naturales aragoneses y navarros biendo que no pueden adquirir ganancia alguna en traer sus lanas a mis puertos pagando crecidos derechos, baliendosse de la libertad y fueros que tienen de no pagar cosecha suia derecho alguno en sus aduanas las pasan por sus puertos secos al de Vaiona en Francia.” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/47).

147 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,8.

148 A.G.G.-G.A.O., SM ISM, SS 38-20. Véase el documento nº18 del Apéndice Documental.

149 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/47.

150 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

151 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/48.

gestiones en principio fueron exitosas, pues una Real Cédula ordenaba en 1668 que sólo se cobrasen los derechos antiguos en las aduanillas¹⁵². Pero los aduaneros de nuevo debieron recurrir al incremento de los derechos pues en 1680 don Luis de Beroiz y don Juan Antonio de Leizaur y Epela, comisionados designados al efecto por la ciudad, remitieron a la Provincia un memorial exponiendo las medidas que, a su juicio, eran necesarias para restaurar el comercio de San Sebastián, cuya “...*basa fundamental del comercio es el trato de las lanas pues por ellas bienen los estranxeros con navios cargados con mercaderias de sus tierras, y por ser las de Castilla las de mejor calidad son de mas consequencia...*”¹⁵³. Es decir, proponían una serie de medidas destinadas a atraer a San Sebastián la negociación de las lanas castellanas. En primer lugar, la adecuación del camino de San Adrián para la circulación de carros, lo cual beneficiaría al transporte de las lanas castellanas y a las exportaciones hacia Castilla de hierro, bacalao, etc. En segundo lugar, la erección en San Sebastián de un Consulado. En tercer lugar, la reducción de la magnitud del peso de Bilbao, aumentada sin permiso real. Y en cuarto lugar, que las lanas provenientes a Gipuzkoa no adeudasen ningún derecho en la aduana de Vitoria, sino, únicamente, en los puertos marítimos.

Frente a esto los comerciantes de San Sebastián, más realistas, conscientes de que era inútil enfrentarse con Bilbao por el control de la negociación de la lana de Castilla, designaron una representación, integrada por Fernando de Ansorena Garayoa, Pedro de Arocemena Garmendía, Martín de Lanz, Juan Vicente de Irigoien, Felipe Dubois y Santiago de Arribillaga, comerciantes de San Sebastián, que alcanzó un acuerdo con don Juan de Castro y Santa Cruz, Administrador General de las Aduanas de Gipuzkoa y Diego de Iturrumendi, aduanero de Tolosa, regulando los derechos, que, en lo sucesivo, se recaudarían en las aduanillas de la frontera con Navarra¹⁵⁴. Entre otros, se establecía que cada carga de lana debería abonar ocho reales de plata. Considerando que cada carga o saca pesaba nueve arrobas, este derecho suponía un maravedí y medio de plata por cada libra de lana, es decir, reducía a la mitad los derechos que, habitualmente, adeudaban las lanas de Navarra antes de que fueran aumentados. La medida resultó muy efectiva pues la lana comenzó a llegar en abundancia al puerto de San Sebastián. Esta abundancia debió encender la avaricia de los aduaneros, pues en 1683 duplicaron la tarifa, restableciendo el derecho de tres maravedíes por libra. El resultado fue el desvío del tráfico lanero a los puertos labortanos. Merced a las gestiones de don Andrés Ortiz de Montero, representante del recién creado Consulado de San

152 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 186.

153 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/52.

154 El acuerdo consistió en el establecimiento de un moderado arancel de derechos sobre los productos que transitaban por la frontera entre Gipuzkoa y Navarra: Carga de mercadería de valor 16 reales; Carga de mercadería ordinaria de lana 8; Carga de pimienta 6; Carga de azúcar en pan 6; Carga de cera 6; Carga de baquetas de Moscovia 6; Carga de palo de Brasil 4; Carga de Correges 4; Carga de cueros indios al pelo y curtidos 4; Carga de Becerros 4; Carga de estaño labrado y sin labrar 4; Carga de palo de Campeche 3; Carga de azúcar en polvo 3; Carga de plomo 3; Carga de congrio 3; Carga de ballena 3; Carga de sardina 2; Carga de bacalao y cecial 3; Carga de perdigones 3; Carga de canela y clavillo 8; Carga de higos 2; Carga de cueros verdes de carnicería 2; Carga de gomas y agallas 4; Carga de “ylo...fierro de todo genero” 3; Carga de hoja de lata 3; Carga de géneros de latón 4; Carga de cobre en pasta 6; Carga de cobre labrado 8; Carga de salmón salado 3; Carga de tabaco en hoja 6; Carga de tabaco en hoja para moler y polbo 4 (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/52).

Sebastián, en 1684, nuevamente, se redujo la tarifa a la mitad y comenzó a aumentar, progresivamente, la llegada de lanas a la ciudad. Pero en 1686, de nuevo se aumentó la tarifa a tres maravedíes de plata por libra de lana con lo que las lanas volvieron a los puertos labortanos, donde, únicamente, pagaban siete reales de plata por cada saca de 300 libras, es decir, tres cuartos de maravedí de plata por cada libra de lana. Para agravar aún más la situación, en 1689, con la excusa del aumento que había experimentado el premio de la plata, don Adrián de Zurlon¹⁵⁵, mercader holandés residente en Madrid, firmó un asiento con la Corona, por el que aumentaba en un 25 % los derechos de las lanas de Castilla¹⁵⁶. Pero don

155 Puede que esta acción constituyera un capítulo más de la ofensiva de los comerciantes de Bilbao por acaparar la mayor parte del tráfico comercial, procurando la reducción del que transcurría por San Sebastián. Este extremo adquiere visos de realidad si se tiene en cuenta que don Adrián Zurlon era hijo del cónsul holandés de Bilbao, también llamado Adrián Zurlon o Tournalon, quin ejerció este cargo entre 1665 y 1693. De hecho, el principal cometido del hijo, que figura entre los pocos asentistas holandeses al servicio de la Corona, consistía en actuar de delegado de su familia en Madrid. Véase: HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 63, 67.

156 "...muchos años a esta parte a ydo minorandosse este comercio de forma que al presentte se halla casi aniquilado y con el desseo de remedio ttan precisso an attendido en ttodas las ocaiones a los medioss que puedan mejorarle; soliccittando su execucion y especialmente considerando por uno de loss mas principales el comercio de las lanas, y reconociendo la dificultad de yntroducirsse y conducirse por esttos puerttos las de Castilla y que no ttenian este enbaraço las de Navarra y Aragon, han procurado su yntroducion con la eficazia que pedia negocio de ttantta gravedad, y a este fin a soliccittud de loss suplicanttes se obtubo la Cedula Real [se refiere a la de 1654] precedidos los ynformes del señor correxidor que enttonces hera y de don Miguel de Peredo administrador de lanas de sser las de Navarra y Aragon de ynferior calidad que las de Castilla para que de aquella no sse cobrasse mas derecho que la mittad del antiguo que corresponde a tres maravedi de platta por cada libra y sin embargo de esta gracia real, considerando sin duda por excesibo el derecho de los tres maravedis por libra a la inferior calidad de las lanas de Navarra y Aragon, binieron muy pocas a esttos puerttos; Y a mi representtacion (ILEGIBLE) los suplicanttes don Andres Ortiz de Montero G (ILEGIBLE) // (fol. 1º r.) (ILEGIBLE) del marques de Villaflores administrador jeneral de la rentas de lanas conbino en que las de Navarra y Aragon se cobrasen solos ocho reales de plata por cada saca de nueve arrovas, dando orden a don Miguel de Peredo para que las admitiesse y despachasse assi como con efecto se executto desde el año passado de seisçienttos y ochentta al de ochentta y tres, y de esta combeniencia resultto el haver bajado canttidad ttan considerable de lana que bino crecido numero de navios extranjeros con muchas mercaderias por la seguridad que ttenian de hallar prontto rettorno con las lanas con que se bio el comercio con principios muy favorables para deberesse prometter progressos muy considerables, y en este estado en el mismo año de ochentta y tres sin mas motibo al parecer que el reconocimiento de que se queria aumenttar en la forma referida este comercio; dio a ttender (sic) don Miguel de Peredo a los suplicanttes que se hallava con horden de su administrador jeneral para cobrar de las lanas de Navarra y Aragon los tres maravedis de platta de derechos por cada libra; con cuya noticia zesso la benida de esttas lanas a esttos puerttos y las extraviaron para el reyno de Francia y con ellas el comercio de esta ciudad a la de Bayona en Francia donde an echo y hazen los trueques con los naturales de aquel reyno que solian hazersse en esta ciudad con cresido sentimiento de los suplicanttes y por juicio univerrsal de ttodos, para cuyo alivio solo discurrieron por medio de alguna eficazia el repetir su rrepresenttacion al mismo don Andres Ortiz Montero como la repetieron el año siguiente de seisçienttos y ochentta y quattro y la resulta de esta dilixencia (ILEGIBLE) don Miguel de Peredo // (fol. 1º v.) nueva horden para que despachasse las lanas de Navarra y Aragon por un marauedi y medio de platta de derechos en cada libra, encargando el remedio del extravio que se hacia de las lanas hacia el reyno de Francia, y los suplicanttes conformandosse con la confiança que esta nueva (ILEGIBLE) les prometia noticiaron de ella a los comerciantes en Navarra y Aragon para que (ILEGIBLE) bolviessen a remitir las lanas a esttos puerttos, los que respondieron que en el referido año de ochentta y quatro se hallavan enpenados en fuerça de contrata con los de Bayona y que el siguiente y los demas procurarian remitir las que pudiesen a esttos puerttos manifestando su voluntad de querer mas contratar en esta ciudad, que en la de Bayona por la realidad y llaneza que havian experimenttado en los suplicanttes; y de este su mayor desseo de aumenttarse el comercio de esta ciudad, es bien segura demostracion la considerable porcion con que los navarros han contribuido para la formacion de la fragatta guarda costta, que reconocen los suplicanttes presentte en VS, y en execucion de lo que assi respondieron començaron a remitir porciones de lanas el año de ochentta y cinco y yban continuando el de ochentta y seis aunque hera difficulttoso que esta remision se pudiesse executtar con ttoda brevedad en el numero correspondiente a la voluntad del administrdor jeneral a caussa de haverse radicado este jenero de comercio en la ciudad de Bayona de forma que era precisso mas dilatado tiempo, para que los dueños de las lanas pudiesen

Miguel de Peredo, Administrador de las Rentas de la Lana, pretendió extender el aumento también a las lanas que provenían de Navarra. Consecuentemente, los alcaldes de San Sebastián solicitaron a la Provincia que iniciara gestiones para evitar que dicho aumento afectara a las lanas de Navarra, pues con ello se ocasionaría el total traslado del tráfico lanero hacia Bayona¹⁵⁷.

Efectivamente, el resultado fue el desvío de la mayor parte del comercio de extracción de las lanas de Navarra y Aragón a los puertos de Lapurdi. Tanto es así que a principios del siglo XVIII San Sebastián no fue expresamente incluida en la nómina de los puertos exportadores de lana. Efectivamente, en 1705, en plena Guerra de Sucesión, y a propuesta del Consejo de la Mesta, el rey concedió la autorización para extraer lanas “al Norte”, habilitando, al efecto, únicamente, los puertos de Sevilla, Alicante y Bilbao. Aunque a las plazas habilitadas se les añadió la coletilla de “...sin excluir los demas por donde hubiese curso y costumbre de sacarlos...”, lo cierto es que los que no habían sido expresamente habilitados, como es el caso de San Sebastián, tuvieron que iniciar gestiones en la Corte para que el rey les concediera la facultad expresa para extraer lanas¹⁵⁸. Efectivamente, al no figurar entre los puertos inicialmente habilitados, pronto surgieron problemas para conseguir atraer parte del tráfico lanero a San Sebastián. Así, en las Juntas Generales de 1707, reunidas en Zarautz, el Consulado de San Sebastián se quejaba de que, a pesar del permiso otorgado por el rey, el embajador francés, quizás por ignorancia, no había concedido pasaportes a dos barcos cargados de lanas que se hallaban en el puerto de la ciudad. Solicitaba que la Provincia iniciara acciones para conseguir que el rey corroborara la habilitación concedida a San Sebastián¹⁵⁹.

librarse de las dependencias que tenían contraídas, sin // (fol. 2º r.) motivo alguno el año siguiente de ochenta y seis se revoca esta equidad de derechos que ymportava ocho reales de platta por saca de nueve arrovas y se bolvio a dar horden para que se cobrasen las tres maravedis de platta por libra con que es cortissimo el numero que a este puerto llega de lanas, principal nervio para la yntroducion y aumentto del comercio, y lo que mayor desconuelo caussa es la cortissima esperanza que deve haver en negocio de ttan superior ymporttancia pues los tres maravedis de platta de derechos en cada saca de ducienttas y quarentta a ducienttas y cinquenta libras ymporttan de veintte y uno a veintte y dos reales de platta y en el puertto de Bayona y otros de Francia por cada saca de las referidas lanas de pesso de trescienttas libras no pagan mas de siete reales de platta cuya diferencia es ttan considerable como se deja reconocer, y la utilidad que de ella resultta, ymposibilitta a los dueños a que las puedan remitir a esttos puertos; Y hallandose los suplicantes con causa tan grave para dificultar el remedio de este comercio ttan estenuado llego a su noticia el asientto que a echo con su magestad don Adrian Zurlon sobre el creçe y mayor premio que en fuerça de la ultima premagtica a ttenido la platta para que al respectto tubiessen creçe los derechos de estas lanas que se pagan en platta, en cuya atencion debera pagar cada saca de las referidas lanas de beinte y seis a beinte y siete reales de platta...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/28 (P6D3)).

157 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/47.

158 “...en diez y seis de octubre del año de mil setecientos y cinco a representacion del consejo de la Mesta y a consulta de la junta de comercio permitio su Magestad (que Dios guarde) la extraccion de las lanas al norte señalando para este efecto los puertos de Sevilla Alicante y Bilbao sin excluir los demas por donde hubiese curso y costumbre de sacarlos, y aunque en virtud de este decreto era corriente la extraccion por el puerto de San Sevastian, deseosa la Casa de la maior seguridad y no satisfecha de que dejase de benir nombrado este puerto que lo merecia por tantas razones, solicito con la recomendacion de la Provincia y consiguio por medios de Don Juan de Olazaval que se hallava por Diputado suio en la junta de comercio y a consulta de esta el que su Magestad declarase la facultad de extraer lanas por la ciudad de San Sevastian, de donde en su virtud han salido diferentes navios cargados con pasaportes de su Magestad...” (A.G.G.-G.A.O., R.40).

159 A.G.G.-G.A.O., R.40.

Por supuesto, con el permiso de la extracción de lanas se buscaba la autorización para importar en contrapartida productos del norte. El rey aceptó la propuesta a cambio de la concesión por la Provincia de un donativo de 3.000 doblones que se pagaría mediante el derecho del “indulto” del 7 %, aplicado a los productos importados en contrapartida. En agosto de 1707, el Consulado comunicaba a la Provincia que esta concesión era similar a la otorgada a Bilbao, pero al no poderse comparar la situación económica de ambos puertos, la bilbaina “...en la opulencia...” y la de San Sebastián “...disminuida...”, se debía solicitar al rey que el donativo ascendiera únicamente a 1.500 doblones¹⁶⁰. Se desconoce la conclusión de estas gestiones, pero San Sebastián, definitivamente, perdió la negociación de las lanas, hecho que quedó sellado en la Capitulación firmada entre la Provincia y la Corona en 1727. Efectivamente, para acabar con el contrabando que se producía en torno al poco rígido sistema aduanero guipuzcoano-navarro, mediante los decretos de 1717 y 1718, las aduanas del interior fueron trasladadas a la costa y a las fronteras con Francia. Los graves perjuicios acarreados al comercio de los territorios vascos provocaron gran descontento y las gestiones iniciadas por sus autoridades concluyeron con la reinstauración en 1722 del anterior sistema aduanero, pero con la condición de que los representante de la Corona y, en este caso, de Gipuzkoa, alcanzaran un acuerdo para la correcta gestión de las aduanas y evitar el fraude generalizado. Así, se firmó la Capitulación de 1727, que constituiría una de las principales claves del sistema de organización comercial privilegiado y protegido restablecido a partir del advenimiento de los Borbones al trono. La Capitulación no sirvió para evitar el fraude aunque incluyó la eliminación del tránsito por la ruta de Goizueta-Errenteria, lo cual selló el fin del debilitado tráfico lanero¹⁶¹.

A partir de estas fechas la actividad mercantil de San Sebastián se centraría, progresivamente, en el comercio con América, sobre todo a partir de la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728. Significativamente, el tráfico lanero que transcurría por Deba se extinguió hacia 1730¹⁶². Este tráfico pasó a un puesto secundario, así como las acciones para conseguir su afianzamiento. Las últimas gestiones para atraer su negociación a la ciudad corresponden a 1746. El Consulado, una vez más, remitía a la Provincia un memorial exponiendo que la principal causa del desvío del tráfico de las lanas navarras eran los excesivos derechos impuestos en las aduanillas a partir de 1686, recordando que mientras no se superase ese escollo sería imposible la recuperación de la negociación legal de las lanas¹⁶³. En 1785, en pleno contexto de dificultades económicas derivadas de la dura acción de las autoridades de la Corona en contra del activo contrabando de coloniales, de la exclusión de la provincia del libre comercio con América y del trance de muerte en que se

160 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/60.

161 *Suplemento de los Fueros, Privilegios y Ordenanzas de esta Mui Noble y Mui Leal Provincia...*, op. cit., pp. 45-54.

162 La progresiva decadencia del tráfico lanero fue también motivada por la paralela disminución del tráfico lanero de Vitoria, progresivamente, desviado hacia otras rutas como Balmaseda y Orduña. Véase: ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 216-217.

163 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/28 (P6D3).

hallaba la Compañía de Caracas, se gestó el proyecto de construcción de un camino real de coches que uniera a Gipuzkoa con Navarra. El Consulado de San Sebastián comunicaba a la Diputación que dicha carretera podía servir de eficaz instrumento para atraer hacia Gipuzkoa el tráfico comercial destinado a Navarra y Aragón, aunque advertía que éste propósito nunca se conseguiría mientras las tarifas aduaneras que se percibían en la frontera Navarra con Lapurdi no se equiparasen a las que se exigían en las aduanillas; y menos ahora que en los puertos labortanos se había establecido desde 1784 el libre comercio con exención total del tráfico de introducción y de extracción de todo tipo de mercancías, incluso las procedentes del extranjero¹⁶⁴.

6.2. APLICACIÓN DE UN SISTEMA DE ORGANIZACIÓN COMERCIAL PRIVILEGIADO Y PROTECCIONISTA

En el precedente apartado se ha descrito el proceso de concentración de la actividad comercial guipuzcoana en San Sebastián, emprendida por sus vecinos interesados en el comercio. Desde fines del siglo XVI, su puerto se convirtió en el principal centro de negociación de las lanas y del hierro que se extraían desde Gipuzkoa, así como de los productos alimenticios de primera necesidad, coloniales y manufacturas procedentes de los países nor-europeos. En el capítulo dedicado a las pesquerías transoceánicas, también, se ha puesto en evidencia que, al mismo tiempo, San Sebastián constituyó uno de los principales centros de negociación de los productos pesqueros de la Península, especialmente, de la grasa de ballena. En suma, valiéndose de la disposición de unas óptimas infraestructuras portuarias, de la concentración en ellas de algunas de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa (pesquerías, construcción naval, corso), de la aplicación de una política fiscal favorable a sus intereses y de la erección de instituciones, como el Consulado, que repercutían en el fomento del comercio, los comerciantes de San Sebastián consiguieron la mencionada concentración comercial. Este hecho constituyó una de las principales características del sistema de organización de las actividades marítimas que se fraguó a partir de la segunda mitad del siglo XVI, tal como se ha venido sugiriendo hasta el momento.

Corresponde al presente apartado el estudio de la conflictividad generada en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa en torno a la aplicación de un sistema de organización comercial de cuño proteccionista y privilegiado. Por una parte, la aplicación de este sistema provocó grandes choques de intereses entre los comerciantes, especialmente, de San Sebastián, y los restantes interesados en el desarrollo del comercio marítimo, tanto comerciantes procedentes de otras localidades de la provincia y del exterior, como participantes en otras actividades marítimas e industriales (pesquerías, construcción naval,

164 “...Proviene de aquí la desigualdad con que se hace el comercio para Navarra desde esta ciudad por el camino real de coches al que se esta haciendo desde la provincia de Labort porque los generos lavortanos estan libres y francos en la salida de Francia y poquisimo gravados en Vera y Elizondo a diferencia de los nuestros que sufren exaccion considerable en las aduanillas y luego en la de Pamplona, sin que en esta experimentten mejor suerte ni mas equidad que los generos conducidos de Francia. Consiguientemente es positiba la desolacion del comercio de Guipuzcoa y el incremento del de Labort...En cuias circunstancias para fazilitar el conveniente equilibrio parece justto y necesario que así como los generos que pasan desde la provincia a Navarra estan sugetos a los derechos de puertto seco en las aduanillas de Tolosa, Ataun y Segura se sugeten tambien en las de Vera, elizondo y demas de la frontera los generos de Labort, quando menos a otros tantos derechos reales...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/7/87).

industria del hierro...), que precisaban de los intercambios mercantiles para comercializar sus productos. Pero por otra, su existencia permitió el desarrollo del comercio marítimo a lo largo de toda la época moderna, sorteando las enormes dificultades que la atosigaban desde finales del siglo XVI, tratadas con profusión por la historiografía. Comercio marítimo del que dependía, en parte importante, la economía de Gipuzkoa, pues permitía su abastecimiento alimenticio y de materias primas, la extracción de sus principales producciones y, en suma, dinamizaba todos los restantes sectores productivos.

La historiografía que se ha acercado al estudio de la economía vasca insiste de manera tradicional en que, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, las distintas actividades marítimas, especialmente, el comercio marítimo, se vieron afectadas por crecientes dificultades, e incluso, por una grave crisis generalizada. Entre las principales causas de la crisis esgrimidas se mencionan, por una parte las nefastas consecuencias de la política imperial y de las guerras que afectaron al normal desarrollo del tráfico comercial en el Mediterráneo y en el Atlántico europeo. En este sentido, hacen hincapié en las graves consecuencias provocadas por los continuos embargos de naves para la Armada, las levas de marinería, el desarrollo creciente del corso y la piratería, el cierre de puertos y rutas, etc. En segundo lugar, mencionan otros factores, de carácter interno, que afectaban al conjunto de la monarquía, como la retirada del capital castellano del comercio noratlántico, fruto de las dificultades bélicas y de la bancarrota de la Hacienda Real, o las alzas de los precios que provocaron la contracción de la demanda de manufacturas. En tercer lugar, destacan otros factores, también de carácter interno, que afectaban más directamente a las provincias vascas como la pérdida de competitividad de sus productos siderúrgicos y de su flota mercante en Europa, ya que las flotas francesa, holandesa, etc., ofrecían sus servicios por tarifas, o fletes mucho menores¹⁶⁵. De todas maneras, tal como se ha demostrado a la hora de analizar otras actividades marítimas, los conceptos de crisis y decadencia deben ser matizados, precisamente por medio del estudio de los conflictos de intereses que acontecieron en torno al desarrollo y evolución del comercio marítimo a partir de mediados del siglo XVI.

6.2.1. Conflictos en torno a la protección de los recursos

Los recursos materiales (embarcaciones) y humanos (marinería) propios constituyen un factor de primer orden en el desarrollo comercial de cualquier territorio, país o estado. Por tanto, todos los estados modernos, interesados en la potenciación de su poderío marítimo,

165 Véanse entre otros: AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social...*, op. cit., pp. 84-86; BARKHAM, M.: "La construcción naval en Zumaia...", op. cit., p. 241; Idem: "El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano...", op. cit., pp. 158-162; BILBAO, L.M.: "Comercio y transportes internacionales...", op. cit., pp. 259-285; Idem: "Transformaciones económicas...", op. cit., pp. 134-143; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico...*, op. cit., p. 31; Idem: "Los altibajos mercantiles del Consulado...", op. cit., pp. 115-135; GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra...*, op. cit., pp. 122-198; HARING, C.H.: *Comercio y navegación...*, op. cit., pp. 323-354; HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: "Los Arriola de Urazandi...", op. cit., p. 375; HUXLEY, S.: "Los vascos y las pesquerías transatlánticas...", op. cit., pp. 132-133; LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla...*, pp. 185-187; VÁZQUEZ DE PRADA, V.: "Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI", *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998, t.II: La Monarquía. Recursos, organización y estrategias, pp. 37-57.

aplicaron políticas tendentes a la protección de sus recursos náuticos frente a la competencia extranjera. Es el caso de las Pragmáticas que mandaban cargar preferentemente los barcos naturales sobre los extranjeros y las de mayores dimensiones sobre las menores, concedidas a partir de 1500, y que a continuación se estudiarán. Es más conocida el Acta de Navegación inglesa de 1651 que prohibía la importación de coloniales en barcos no ingleses y que constituyó una de las causas que motivaron la primera Guerra Naval Anglo-Holandesa (1652-1654). Sin embargo, de ninguna manera consistía un factor imprescindible para el desarrollo del comercio marítimo de determinado territorio. Efectivamente, los recursos náuticos propios pueden ser sustituidos por otros procedentes del exterior, tanto por su carencia como por razones meramente pecuniarias, sin que este hecho constituya un síntoma de crisis o de decadencia, sobre todo para los comerciantes que recurren a la contratación de los servicios de transportistas extranjeros. En suma, a partir de mediados del siglo XVI se inició el enfrentamiento entre los interesados en proteger los recursos navales propios y los comerciantes, quienes pretendían valerse de los servicios de transporte más baratos posibles, indistintamente de la procedencia de los transportistas y de las dimensiones de sus embarcaciones.

6.2.1.1. Recursos navales propios (embarcaciones)

El estudio de los conflictos suscitados en torno a la aplicación de políticas que primaban el cargamento de barcos propios y de mayores dimensiones sobre los extranjeros y menores, constituye un medio, casi único, que permite matizar o relativizar la magnitud e, incluso, la naturaleza misma de lo que se ha venido denominando como crisis, iniciada a partir de la segunda mitad del siglo XVI. Las Pragmáticas de fletes, piezas básicas de la política de protección de los recursos navales, aplicada por la Corona, han dado origen a una pequeña controversia entre algunos historiadores que se han acercado al estudio del comercio marítimo. Hay quien los considera como un factor desencadenante más de la crisis comercial¹⁶⁶. Otros, en cambio, partiendo del estudio de otras actividades marítimas,

166 Díez de Salazar considera que provocaron el traslado de los comerciantes extranjeros, principales clientes del hierro vasco, desde los puertos vasco-peninsulares a los de Lapurdi. Fernández de Pinedo también insiste en las consecuencias perniciosas pues afirma que su publicación en 1579 motivó la bajada del precio del hierro y el cierre, en consecuencia, de algunas ferrerías, situación que se encauzaría a partir de 1582, cuando “Gipuzkoa” obtuvo el permiso para extraer su hierro en barcos extranjeros. Lo cierto es que las Pragmáticas se habían publicado mucho antes de 1579, y en 1582 no concluyeron ni su aplicación ni las polémicas subsiguientes, como a continuación se analizará. Bilbao, a pesar de ser consciente del cambio de orientación operado por los interesados en actividades marítimas, quienes progresivamente encaminarían sus acciones e inversiones hacia actividades relacionadas con el nuevo mundo mucho más lucrativas (Carrera de Indias), al tiempo que abandonaban otros como el transporte, interpreta este hecho como un “desalojo” de los transportistas vascos por los extranjeros, constituyendo uno de los factores de la general recesión o crisis económica. Es decir, peca de graves y evidentes contradicciones y errores al afirmar que: “...La recesión afectó más a la actividad productiva que a la comercial, sólo que el control del comercio pasó, al igual que el productivo, a manos extranjeras.

Si el intercambio de bienes había declinado, la prestación de servicios no le iba a la zaga. El transporte pasó de manos de los naturales a las de extranjeros...La alternativa americana constituyó ya en el último cuarto del XVI una salida para los problemas del sector. Antes de 1571, un tercio de la flota existente en Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas se había ya vendido en Andalucía <<por género de mercancía>> y a partir de entonces y hasta los años veinte del siglo XVII, uno de los momentos de mayor auge del comercio de España con sus colonias, el creciente número de navíos que participó en la Carrera de Indias tuvo un importante componente vasco. Esto sugiere que el desalojo de los transportistas vascongados del comercio europeo encontró su compensación en la derrota de América, reservada en exclusiva a los súbditos de la Monarquía, y que tal desalojo no estribaba por tanto en defecto alguno de oferta o

argumentan lo contrario y afirman que la aplicación de las Pragmáticas de fletes supuso un factor importante que permitió el auge de la construcción naval durante la segunda mitad del siglo XVI¹⁶⁷. Un tercer conjunto de historiadores, se desmarcan un tanto de la controversia y confieren a las Pragmáticas un valor menos decisivo. Coinciden en que su aplicación dependía de la voluntad y de los intereses de los afectados (comerciantes, transportistas, etc.). Así Gómez-Centurión insiste en el escaso cumplimiento de estas leyes, pues, en cierto modo, contradecían los intereses de los comerciantes. Azpiazu Elorza va más allá y pone de manifiesto los choques de intereses que se suscitaron entre los comerciantes, por un lado, que preferían contratar los servicios de barcos extranjeros y de menores dimensiones y los propietarios de grandes navíos, por otro, que se veían desprovistos de fletes¹⁶⁸.

Desde los inicios del siglo XVI se promulgaron las leyes que fomentaban el cargamento de barcos naturales sobre los extranjeros y de los mayores sobre los menores. Así en 1500 una Real Provisión otorgaba la preferencia de carga a los naturales sobre los extranjeros¹⁶⁹. En 1511 otra real orden concedía la preferencia de carga a los barcos mayores sobre los menores. Esta orden encendió la polémica, sobre todo en Bizkaia, y ante las gestiones emprendidas en su contra por los dueños de las embarcaciones de reducidas dimensiones -como las carabelas- los propietarios de las grandes embarcaciones recurrieron ante la reina, Juana I, quien la confirmó el mismo año¹⁷⁰. Tal como expresa esta Pragmática, el propósito de la Corona por

demanda de transporte sino en el desvío de ésta hacia otras marinas, mediando el control comercial sobre las mercancías a portear...” (BILBAO, L.M.: “El ascenso mercantil...”, op. cit., pp. 160-161; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., t.1, pp. 323-324; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico...*, op. cit., p. 31).

167 Huxley y Barkham sostienen que este auge de la construcción naval se fundamentó en la demanda de barcos para las pesquerías transoceánicas y la Carrera de Indias, y en la política real de fomento de grandes barcos, de la que las Pragmáticas de fletes constituían uno de los principales fundamentos. Añaden que a lo largo del siglo XVII continuó la inversión en actividades marítimas merced a la construcción de barcos para las pesquerías y para su venta en Sevilla (HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi...”, op. cit., pp. 357, 379).

168 AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social...*, op. cit., pp. 87-88; GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra...*, op. cit., pp. 128-129).

169 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/5 (P3D4).

170 “Doña Juana por la gracia de Dios rreyna de Castilla de Leon et princesa de Aragon et archiduquesa de Austria de Borgona e de Brabante et condesa de Frandes e de Tirol...[se]pades que yo mande dar e dí una [carta fir]mada del [rey mi señor] e padre e librada de los del mi [consejo] (ROTO) se sygue / dona Joana por la gracia de de Dios rreyna...// (fol. 3 v.)...sepades que ente mi es fecha rrelaçion que a causa que los mercaderes y tratantes mys subditos y naturales e los mercaderes y tratantes estranjeros que en estos mys rreinos e senorios tratan con sus mercaderias se han dado y dan a cargar las mercaderias que para fuera destos mys rreinos enbian en nabios e carabelas pequenas e aquellos afleytan e cargan podiendolas cargar en las naos mayores aunque las a abido e aya e que esta causa se ha diminuydo deshecho e desfazen las naos mayores e que sy en ello no se pusiese horden y remedio aqui de mucho tiempo se desharan todas las naos grandes que ay en estos mis rreynos e senorios y que los que los tienen procurarian de se desfazer de ellas e todos se pornian en fazer carabelas de que a my bernia desserbiçio e dano a estos mys rreynos e senorios e porque my merced e voluntad es que los que tienen nabios grandes se han honrrados e aprovechados y que sustenten y que los que no los tienen tengan gana y boluntad de los fazer, e en el mi consejo visto e consultado con el rrey mi señor e padre fue acordado que debia mandar esta my carta para vosotros en la dicha rrazon por la qual vos mando que de aqui adelante en los afleytamientos e cargazones de las mercaderias e otras cosas que se obiesen de cargar e llebar de mis rreynos e senorios fuera de ellos así por subditos y naturales como p[or los] estranjeros de ellos los nabios mayores se ayan de prefer[ir e pref]jieran a los nabios menores e que la persona o personas que obi[esen de afl]jetar algun nabio [o nabios] ayan de fletar y fleten (ROTO) la tal cargazon se obiere de (ROTO) los puertos mas

fomentar el empleo de los barcos mayores era poder disponer de sus servicios en periodos de guerras. Ya sea porque las necesidades bélicas de la Corona no eran aún tan acuciantes, como lo serían en la segunda mitad del siglo XVI, ya por las gestiones emprendidas por los dueños de las embarcaciones de reducidas dimensiones -téngase en cuenta que en 1534 el 82 % de los barcos de Gipuzkoa no excedían de las 200 toneladas, como se ha apuntado en el precedente capítulo¹⁷¹-, el rey concedió a algunas villas y comunidades marítimas de Gipuzkoa diversos privilegios que eximían a sus vecinos y embarcaciones de la aplicación de las Pragmáticas de fletes. De esta manera, ningún barco mayor podría arrebatar en aplicación de las Pragmáticas los cargamentos a los barcos pertenecientes a vecinos de dichas localidades. Es el caso de Hondarribia, que se valió del argumento de los daños sufridos durante la ocupación franco-navarra (1521-1524), para alcanzar en 1527 el privilegio de exención¹⁷².

cerca[nos] (ROTO) // (fol. 4 r.), so pena que los del nabio mayor puedan tomar la cagazon del menor que contra el tenor e forma de lo suso dicho la quisieren llebar e demas que el mercader o su fator que fletare el dicho nabio menor abiendo otro mayor caya e yncurra en pena de cient mill maravedis para la my camara e por que lo suso dicho sea notorio e nynguno de ello puede pretender ygnorançia mando que esta mi carta sea pregonada publicamente por las plaças e mercado e lugares acostumbrados de esas dichas çiudades e villas e lugares e puertos e abras de estos mys rreynos e syno por pregonero e ante escribano publico e los unos ny los otros no fagades ny fagan en deal por alguna manera so pena de mi merced e de diez mill maravedis para la my camara dada en la çiudad de Sevilla a XX dias del mes de junio ano del nascimiento de nuestro salvador Jesuchristo de mill e quinientos honze años / yo el rrey / yo Lope Conchillos secretario de la rreyna nuestra señora lo fize escribir por merced del rrey.../ e agora por parte Martyn Perez de Marquina y Hernan Sanchez de las Ribas e Juan Martinez de Rrecalde e Pero y Juanes de Eguia e Rrodrigo de Hueguça e Juanes de Olarte e Martyn Martynez de Usua maestros de nao por si e en nonbre de otros maestros de nao de la billa de Bilbao me fue fecha rrelaçion por su peticion que ante my en el my consejo fue presentada deziendo que algunos mercaderes e duenos de carabelas pequenas por su particular ynterese a procurado e procura de me suplicar que mande rrebocar la prematica, e que sy a ello se diese lugar se desfarian las naos creçidas que presente ay e cada uno procuraria de se desfazer de ellas e todos se darian a fazer carabelas pequenas por manera que quando yo tubiese neçesidad e me quisiese serbir de naos grandes no los hallaria en estos mys rreynos, por ende que me suplicaban e pedian por merced no diese lugar a lo suso dicho e que mandase que fuese goardada my carta y que la fiziese de pregonar por mis rreynos, visto en el my consejo fue acordado que debia mandar dar esta my carta para bos en la dicha rrazon e yo tubelo por bien por que vos mando que beays la dicha mi carta que de suso se haze mençion y la goardeys e cunplays y executeys e fagays goardar e cumplir y executar en todo e por todo segun en ella se contiene e contra el thenor y forma de ella no bayades ny paseades ny consyntades yr ni pasar en tiempo alguno ny por alguna manera e los unos ny los otros no fagades en deal por alguna manera so pena de la mi merced y diez mill maravedis para la my camara, dada en la çiudad de Burgos a quinze dias del mes de otubre ano del nascimiento de nuestro salvador Jesuchristo de mill e quinientos e honze años...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 53).

171 Lista publicada en: LABAYRU, E.J.: *Historia general...*, op. cit., vol. III, pp. 721-733.

172 “Don Carlos por la gracia de Dios rey de Romanos e emperador semper augusto, doña Juana su madre y el mysmo don Carlos por la mysma gracia reys de Castilla, de Leon, de Aragon..., por quanto vos el bachiller Martinez en nonbre del conçejo justiçia e regimiento de la villa de Fuente Ravia nos hizistes relaçion por vuestra petiçion deziendo que bien sabiamos los grandes daños y costas que los vecinos de la dicha villa resçibieron quando los françeses tomaron la dicha villa e como despues hasta que se recobro andovistes muy perdidos e fatigados e os fueron tomados e robados vuestros bienes e haziendas e os derribaron vuestras casas e os fizieron otros muchos males et daños en grand cantidad de los quales hasta agora no os a sydo fecha satisfaçion alguna e que vosotros aveys sydo syenpre e soys nuestros leales serbidores e los daños que aveys resçibido an sydo por nuestro servicio, e para defender de aqui adelante la dicha villa de quyen la quisiere ofender e porque mejor se puedan sustentar los vecinos de ella nos suplicastes e pedistes por merced mandasemos proveer que a los vecinos del cuerpo de la dicha que tenga o tovieren navios nynguna otra nao del reyno que sea mayor conforme a la pragmatica no tenga lugar de quitar ninguna carga que toviere señalada para la cargazon de ellas para qualquier parte, porque de presente segund la villa esta destruyda e fatigada no ay dispusiçion de hazer grandes naos para que mejor pueble la dicha villa o como la merced fuese, lo qual visto por los del nuestro consejo e conmygo el rey consultado acatando los servicios que los vecinos de la dicha villa nos hizieron e los daños que resçibieron he acordado que deviamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha rrazon et

Este privilegio de exención suponía que las embarcaciones de Hondarribia, en lo sucesivo, carecerían de competencia ejercida por ningún otro barco, fuese grande o pequeño. Por supuesto, no era del agrado de otras localidades como San Sebastián, que disponían de importantes recursos navales. Consciente de que resultaría inútil enfrentarse directamente al privilegio alcanzado por Hondarribia, San Sebastián inició acciones para que, únicamente, beneficiara a los vecinos de Hondarribia, residentes intramuros de la villa, y no a los residentes en otras aldeas y comunidades pertenecientes a su jurisdicción. Efectivamente, el término jurisdiccional de la villa de Hondarribia se extendía hasta el puerto de Pasaia, de manera que la comunidad de Pasai Donibane y la universidad de Lezo pertenecían a su jurisdicción. San Sebastián pretendía excluir a ambas comunidades, enclavadas en el puerto de Pasaia -recuérdese, el principal de Gipuzkoa-, del disfrute del privilegio de exención. Las gestiones de San Sebastián surtieron efecto, pues una Real Cédula de enero de 1532 limitaba el privilegio a los vecinos residentes intramuros de la villa de Hondarribia. Ambas comunidades de Pasaia, también, emprendieron sus gestiones y para diciembre de 1532 consiguieron otra Real Cédula que derogaba la anterior y les concedía, como vecinos de la jurisdicción de Hondarribia, el privilegio de exención. Pero entonces fue la propia villa de Hondarribia la que inició acciones judiciales contra las comunidades de Pasai Donibane y Lezo pretendiendo que fueran, únicamente, los de intramuros los que disfrutaran del privilegio. El pleito se extendió hasta 1551, en que una Real Ejecutoria acabó por confirmar la Real Cédula de 1532 que reconocía el goce del privilegio de exención a todos los vecinos de la jurisdicción de Hondarribia, incluidas las localidades de Pasai Donibane y Lezo¹⁷³.

El privilegio de exención de Hondarribia, además de extenderse a las localidades del puerto de Pasaia, pertenecientes a su jurisdicción, se consolidó en años posteriores. De nada sirvieron las gestiones y maniobras de los restantes puertos en su contra, tal como se hizo patente con la Real Ejecutoria de 1555, ganada por la villa contra la demanda interpuesta por el preboste de Bilbao, que confirmaba el privilegio¹⁷⁴. En suma, durante la primera mitad del siglo XVI la Corona mantenía una actitud permisiva en cuanto al cumplimiento exacto de las Pragmáticas de fletes, concediendo, incluso, privilegios de exención a determinadas localidades. Esta actitud se debía, quizás, a que aun no eran demasiado imperiosas sus

nos tovymoslo por bien por la qual por hazer bien y (ILEGIBLE) fuere nyngunas naos de estos reynos de qualquier suerte que sean no prefieran en la cargazon a las naos o navios que agora tiene o tobieren de aqui adelante los vecinos de la dicha villa ny les quyten carga alguna que toviere señalada para la cargazon de ellas aun que por dichos mayores las puedan e devan preferir syn embargo de qualquier prematica o otras que se ayan dado para que las naos mayores prefieran a la menores et mandamos a los del nuestro consejo, presidentes e oydores de las nuestras audiencias, alcaldes, alguaziles de nuestra casa et corte e chançellerias e a todos los corregidores asyistentes, alcaldes e otros juezes e justicias qualesquier de todas las çiudades, villas e lugares de los nuestros reynos e señorios e a cada uno de ellos en sus lugares e jurisdicciones que guarden y cumplan esta nuestra carta e contra el tenor e forma de lo en ella contenido no vayan ny pasen ny consyentan yr ny pasar por alguna manera, et los unos ny los otros no fagades en deal so pena de la nuestra merced e de diez myll maravedis para la nuestra camara, dada en la villa de Valladolid a XXII dias del mes de março, año del nascimiento de nuestro seños JesuChripsto de mill e quinientos e veynte e syete años.” (A.M.F., B, 1, 1, 2, 18).

173 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 53.

174 A.M.F., E, 6, V, 1, 3.

necesidades navales para el desarrollo de su política imperial. Prueba de ello es que en 1558, en plena guerra con Francia, el rey concedió permiso a Gipuzkoa para que las embarcaciones francesas, que aportasen víveres, pudiesen extraer en contrapartida cualquier mercancía, excepto armas, municiones, pólvora y mineral de hierro. Permiso que, obviamente, contradecía las Pragmáticas que ordenaban la preferencia de los barcos naturales sobre los extranjeros¹⁷⁵. Esta actitud variaría absolutamente a los pocos años, a medida que al inicio de la década de los sesenta se intensificaban la ofensiva turca en el Mediterráneo y el descontento y los disturbios en los Países Bajos. Para hacer frente a ambos problemas la Corona precisaba disponer de importantes medios navales, de manera que, en lo sucesivo, se intensificaría el intervencionismo en su administración.

En el capítulo correspondiente a la construcción naval se establecía que la hipótesis del inicio de la crisis y decadencia de las actividades marítimas a partir de mediados del siglo XVI se había originado del uso, poco contrastado, de la documentación generada por los encargados de la aplicación de las políticas de fortalecimiento de la Armada desde 1560. Los informes y memoriales pesimistas, incluso, alarmistas de las autoridades se debían a los cambios que estaba experimentando la economía marítima. Efectivamente, se ha constatado que la economía marítima guipuzcoana se hallaba inmersa en un proceso de profundas transformaciones, en que algunas actividades, predominantes a principios del siglo XVI, eran sustituidas por otras. Por una parte, declinaba la actividad transportista que a lo largo de toda la Baja Edad Media había constituido la actividad más destacada de los nautas vascos, tanto en el ámbito Atlántico como en el Mediterráneo¹⁷⁶. En suma, a mediados del siglo XVI se consumaba el proceso de evolución, iniciado a mediados del siglo XV, en el que los inversores navales, de ser meros transportistas al servicio de otros mercaderes, por lo general foráneos, accedían a negociar por cuenta propia¹⁷⁷. Paralelamente, declinaban las pesquerías transoceánicas desarrolladas en aguas, relativamente, cercanas, como las gallegas, asturianas o irlandesas. Todas estas actividades fueron, progresivamente, sustituidas por otras, mucho

175 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/18 (P4D3).

176 Anteriormente, durante toda la Baja Edad Media, Gipuzkoa, junto con el resto del País Vasco constituyó una potencia transportista-naval de primer orden como se pone de manifiesto en trabajos como: ARIZAGA, B. - BOCHACA, M.: "El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media", *Itsas Memoria*, 4 (2003); CHILDS, W.R.: "Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500", *Itsas Memoria*, 4 (2003); CÓRDOBA DE LA LLAVE, R.: "El comercio del hierro en Córdoba, un capítulo de la actividad económica vascongada en Andalucía a fines de la Edad Media", *Congreso de Historia de Euskal Herria*, vol. 2, San Sebastián-Bilbao. Vitoria: 2º Congreso Mundial Vasco, 1987; FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Santiago de Compostela: Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988; Idem: "Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes", *Congreso "El fuero de San Sebastián y su época"*. San Sebastián: Eusko-Ikaskuntza, 1982; GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV...*, op. cit.; FERRER MAILLOL, M.T.: "Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos", *Itsas Memoria*, 4 (2003); HEERS, J.: "La comerce des basques en Méditerranée au XVe siècle: d'après les Archives de Gêné", *Bulletin Hispanique*, 57 (1955); MUGARTEGUI, I.: "Las actividades de intermediación...", op. cit.; ORELLA UNZUÉ, J.L.: "Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526", *Itsas Memoria*, 4 (2003); TENA GARCÍA, M.S.: "Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)", *Itsas Memoria*, 4 (2003).

177 BILBAO, L.M.: "Transformaciones económicas en el País Vasco...", op. cit., pp. 131-134; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., vol.1, pp. 309-310; GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV...*, op. cit., pp. 183-195, 244-261.

más lucrativas, como las pesquerías en aguas norteamericanas y del Ártico, o el comercio con Indias a través de Sevilla.

Por otra parte, todas estas transformaciones promovieron la adecuación de la flota guipuzcoana a las nuevas necesidades, de manera que sus características y su composición experimentaron grandes cambios desde principios del siglo XVI. Efectivamente, en el anterior capítulo se constataba que para la década de los 60 del siglo, el anterior predominio de las embarcaciones de tonelaje medio fue sustituido por las de gran tonelaje y las de menores dimensiones. En suma, la evolución de la composición de la flota guipuzcoana es fiel reflejo de las transformaciones acaecidas en el seno de su economía marítima. El declinar de actividades como el transporte naval y las pesquerías transoceánicas en aguas poco alejadas se corresponde con el progresivo y considerable descenso del número de embarcaciones de tamaño medio. Mientras que la creciente participación guipuzcoana en la Carrera de Indias y, sobre todo, en las pesquerías de Terranova se manifiesta en el aumento del número de barcos de grandes dimensiones, indispensables en ambas navegaciones, y, también, en el de los de menores dimensiones, que, en lo sucesivo, protagonizarían el transporte entre Gipuzkoa y Sevilla.

Estas transformaciones se correspondieron con el descenso del número global de embarcaciones existentes en Gipuzkoa. (cuadro nº5 del Apéndice Estadístico). Este fenómeno fue interpretado por las autoridades de la Armada como un signo de decadencia y de crisis de las actividades navales, ya que, como se señalaba en el capítulo dedicado a la construcción naval, su concepción de bonanza o decadencia de las actividades navales dependía, exclusivamente, del número de barcos existentes y de su disponibilidad por la Corona. De manera que la disminución del número total de embarcaciones o su empleo masivo en actividades, como las pesquerías de Terranova, que repercutían en la disminución de su disponibilidad por la Armada, se consideraban síntomas y causas de su preconcebida idea de “crisis y decadencia” de las actividades navales. A la hora de averiguar el origen de este prejuicio, en dicho capítulo se mencionaban los conflictos suscitados en torno al aprovechamiento del bosque entre los interesados, por un lado, en la industria ferrona, y, por otro, en la construcción naval. Las gestiones, maniobras y peticiones de ambas partes sembraron la alarma y la preocupación en la Corte, acerca del estado decadente del bosque guipuzcoano y de sus construcciones navales, y convencieron a la Corona de la necesidad de intervenir en la economía marítima de Gipuzkoa.

Paralelamente, se estaba produciendo otro enfrentamiento, suscitado a raíz de la mencionada evolución y transformaciones de la economía marítima de Gipuzkoa. El declive de la, otrora boyante, actividad transportista se acentuó a partir de mediados del siglo XVI con la creciente competencia de los transportistas extranjeros. Es decir, los comerciantes guipuzcoanos, ya casi totalmente disociados de los intereses transportistas, progresivamente, recurrían a la contratación de los servicios de los extranjeros, que acudían a los puertos de Gipuzkoa y que ofrecían sus servicios por tarifas o fletes más reducidos que el decadente sector guipuzcoano. Por supuesto, esta práctica era contraria a las Pragmáticas de fletes que mandaban la preferencia de las embarcaciones naturales. Pero, los comerciantes, valiéndose de la relajación de la Corona en la aplicación de estas leyes, consiguieron la autorización de 1558 para la extracción en embarcaciones extranjeras de productos de contrapartida desde

Gipuzkoa¹⁷⁸. Consecuentemente, las Pragmáticas de fletes dejaron de cumplirse, de manera que eran los barcos extranjeros los que protagonizaban los transportes. Esta relajación constituyó una puerta abierta para la penetración de los comerciantes extranjeros en el comercio que se desarrollaba en las posesiones pertenecientes a la Monarquía Católica, de manera que, a tal fin, el progresivo predominio en el transporte fue una de las llaves con la que muchos comerciantes procedieron a naturalizarse en los territorios de la Corona¹⁷⁹.

Estos acontecimientos coincidieron con una delicada coyuntura bélica, en que la ofensiva turca alejaba progresivamente de las aguas del Mediterráneo¹⁸⁰ a los transportistas vascos y en el Atlántico aumentaban las dificultades, a raíz de la guerra con Francia y al progresivo enrarecimiento de la situación política en Flandes. En este sentido, es un dato muy significativo que en 1558 de las 19 naos y 3 galeazas con base en el puerto de Pasaia, no hubiese ya ninguna destinada al Mediterráneo y, únicamente, 2 para Flandes. En cambio 5 (4 de arqueo superior a las 250 toneladas) estaban destinadas para Andalucía. Pero lo, realmente, ilustrativo de la situación es que 7 embarcaciones (todas, excepto una, superiores a las 250 toneladas) se dedicaban al curso en Finisterre, quizás a modo de actividad sustitutiva, mientras que otras 6 (significativamente, menores de 230 toneladas) se hallaban desempleadas¹⁸¹.

La conjunción de todos estos factores repercutió, gravemente, en los intereses de los que aún persistían en el ejercicio del transporte y, consecuentemente, iniciaron diversas gestiones para mejorar su situación. Así, consiguieron, que en las Cortes de Toledo de 1560, se solicitara al rey el estricto cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, a lo que accedió el monarca. Al año siguiente, las tesis de los interesados en el transporte se impusieron en la Provincia, de manera que, procedió a solicitar al rey la confirmación de las Pragmáticas de fletes y del precedente Capítulo de las Cortes de 1560, objetivo cumplido con la promulgación de la Real Provisión de 1561¹⁸². En suma, los interesados en el transporte naval fomentaron en la Corte

178 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/18 (P4D3).

179 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9).

180 Véase al respecto: PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 89-90.

181 Lista publicada en: LABAYRU, E.J.: *Historia general...*, op. cit., vol. III, pp. 781-783.

182 “Y otro sy por que en las cortes que celebramos en esta çiudad de Toledo el año pasado de myll e quinientos e sesenta años fue pedido por los procuradores del rreyno por un capitulo lo seguinte: Otro sy por no guardarse las leyes e prematicas de estos rreynos que disponen que abiendo en los puertos de ellos nabios de naturales no se carguen ningunas mercaderias en nabios de estranxeros y por averse dado cartas de naturalezas para el dicho efetto a los flamencos yngleses y ginobeses y otras personas estrangeras no se hazen ni ay en estos rreynos sino muy pocas naos y otros tienpos que se guardaban las dichas prematicas y no se dispensava contra ellas abia en la probinçia de Guipuzcoa y en Vizcaia y en todos los puertos de mar de estos nuestros rreynos mucho numero de naos de naturales con que vuestra magestad y sus predeçesores heran muy bien servidos y tenian gran aparejo para hazer sus armadas y heran naos mas acomodadas que las de los estranxeros para nabegar y velar y pelear de que se sigue notable des seruiçio a Vuestra Magestad e dano a los naturales de estos rreynos, a VM suplicamos que de aquí adelante mande que las dichas leyes y prematicas que hablan en rrazon de lo suso dicho se guarden y cumplan y executen con todo rrigor y suspenda vuestra magestad y de por ningunas quales quiera çedulas e probisiones de naturaleza e dispensaçion contra las dichas leyes e prematicas que se ayano dado a los dichos estranxeros et de aquí adelante sea vuestra magestad serbido no mandar dar ningunas porque ynporta mucho para el dicho hefetto. A esto vos

la idea de que la decadencia de las actividades marítimas se produjo como consecuencia, entre otras, del incumplimiento de las Pragmáticas de fletes. Así, la manifiesta disminución del número de barcos era atribuido a la crisis que experimentaba la construcción naval a raíz de dicho incumplimiento.

Es así que, cuando en 1562 la Corona envió a Cristóbal de Barros al Cantábrico a aplicar una renovada política de fortalecimiento de la Armada, éste acudió con la idea preconcebida de que las actividades marítimas se hallaban sumidas en una crisis y decadencia, a la que se debía poner coto. Como antes se mencionaba, Cristóbal de Barros procedió a convocar a expertos e interesados en cuestiones navales a varias juntas que se celebraron en San Sebastián, Bilbao y Laredo para averiguar las causas de la crisis. De todo lo tratado en estas reuniones, Cristóbal de Barros elaboró un amplio informe en que, primeramente, exponía las causas de la decadencia -verdaderamente ilustrativas acerca de lo que las autoridades de la Armada consideraban por crisis y decadencia-. Entre las causas expuestas, se incluían algunas quejas y peticiones de los propietarios de embarcaciones, relativas a los perjuicios que experimentaban tras el cierre de las rutas del Mediterráneo, a consecuencia del avance turco, de la creciente competencia extranjera en materia de transporte naval, y de la política de embargos de barcos por la Armada. En segundo lugar, partiendo de lo anterior, propuso la adopción de un total de 18 medidas para conseguir el afianzamiento y fortalecimiento de las actividades marítimas, a fin de disponer de una potente flota de la que servirse en caso de necesidad militar. Entre estas medidas, que constituyeron la base de la política naval del reinado de Felipe II, designada como “Nueva Orden”, se proponía la estricta aplicación de las Pragmáticas de fletes, de manera que los barcos naturales y de mayores dimensiones fuesen cargados con preferencia a los extranjeros y menores¹⁸³.

Las ideas de Barros pronto fueron aplicadas. Así, la Real Cédula de abril de 1563 ordenaba el íntegro cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, además de otras medidas sobre todo relativas a cuestiones forestales. Este intervencionismo de la Corona, especialmente en materia forestal, no agradó, de ningún modo, a las autoridades de la Provincia, que veían que se ponía en entredicho la preeminencia de los intereses ferrones en la gestión del bosque. En este contexto se inició la sustitución de los bosques jarales por los trasmochos, como fruto de estas confrontaciones de intereses¹⁸⁴. Así, en las Juntas Generales celebradas en Zarautz en 1564 se elaboró un extenso memorial, cuyo principal propósito era preservar los intereses de

rrespondemos que mandamos se guarden las leyes et prematicas que çerca de lo suso dicho hablan no enbargante quales quier çedulas probisiones dispensaçiones e cartas de naturaleza que en contrario se ayan dado las quales todas rrebocamos y anulamos et damos por ningunas e queremos // (fol. 2º r.) que sea guardado a los subditos naturales de estos reynos lo que por las dichas prematicas esta ordenado sin embargo de los dichos prebilegios et cartas de naturaleza a quales quier personas y en qual quier forma et manera que les ayan sido dadas e conçedidas. E agora Juan Lopez de Aguirre e Martyn de Muxica vezinos de la villa de San Sebastian en nonbre de la nuestra muy noble et muy leal Probinçia de Guipuzcoa nos pidieron y suplicaron que por que lo contenido en la dicha prematica e capitulo de cortes fuese mejor cunplido e guardado les mandasemos dar nuestra carta e probision rreal ynsertas en ella las suso dichas, o como la nuestra merced ffuese lo qual visto por los del nuestro consejo fue acordado que debiamos mandar dar con la nuestra carta para vos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9)).

183 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

184 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 40-43, 158.

la industria del hierro del creciente intervencionismo de la Armada. Además de negar que la decadencia de las actividades navales se hubiese originado por el descenso experimentado por los recursos forestales, trataron de esquivar las medidas correctoras propuestas por la Corona, achacando la responsabilidad de la crisis a los perjuicios que los propietarios de los barcos experimentaban. Se citaban el incumplimiento de las Pragmáticas de fletes, la prohibición de asegurar los barcos contra los ataques cometidos por extranjeros, las exacciones de la Armada y los agravios que experimentaban en Sevilla y la Carrera de Indias, como los causantes de la crisis y decadencia¹⁸⁵.

Esta actitud de las autoridades de la Provincia, procedentes de los sectores elevados de la sociedad guipuzcoana, y, por tanto, interesados en sus principales actividades industriales y mercantiles, es buen reflejo de la escasa importancia que aún conferían a las cuestiones en torno a la observancia o al incumplimiento de las Pragmáticas de fletes, lo cual corrobora la hipótesis de que el transporte marítimo constituía ya una actividad de muy segundo orden dentro de la economía marítima de Gipuzkoa. De todas maneras, el enfrentamiento entre los propietarios de barcos y los comerciantes existía y en breve se puso de manifiesto. Efectivamente, tras algunos años ocupados en otros menesteres, en 1567 regresaba Cristóbal de Barros a la costa cantábrica para proseguir con la aplicación de la política de la “Nueva Orden”. Al comprobar el incumplimiento de diversas medidas introducidas en 1563, volvió a insistir al rey en la necesidad de su aplicación. Así en 1568, mediante cinco Reales Órdenes se ordenaba la observancia de dichas medidas, entre ellas de las Pragmáticas de fletes¹⁸⁶.

Con la Real Provisión de 1568¹⁸⁷ se pretendía consensuar los intereses enfrentados desde 1558, a raíz del, anteriormente comentado permiso concedido a las embarcaciones extranjeras para extraer mercancías de retorno. En este sentido, como más adelante se incidirá, es de destacar que el primer pleito localizado en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes corresponda a 1561¹⁸⁸, es decir, a los años en que tuvieron inicio las acciones de los interesados en el transporte naval a favor de su cumplimiento. Sus oponentes eran los comerciantes, quienes preferían fletar embarcaciones extranjeras o de pequeñas dimensiones, ya que sus servicios les resultaban mucho más baratos, tanto por ser menores las tarifas de los primeros como por demorarse menos en las tareas de estiba los segundos. Efectivamente, a partir de mediados del siglo XVI se produjo una importante inflación de las tarifas de transporte correspondientes a embarcaciones de mediano y gran porte, denominados en la documentación como nao o galeón, que hasta entonces habían predominado en la actividad transportista. Así se constata que en 1540 y en 1550 la tarifa de transporte de cada quintal de hierro desde Gipuzkoa a Lisboa oscilaba entre 1,2 y 1,25 reales de plata; para 1565 ascendía ya a 2,5 reales. Igualmente la tarifa de transporte de cada quintal de hierro a Sevilla y Cádiz

185 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/17/5. Véase también: AYERBE, M.R.: “Nuevos datos sobre el comercio... op. cit., pp. 251-257.

186 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

187 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 404.

188 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 6.

en embarcaciones tipo nao o galeón en 1542 rondaba los 1,2 reales de plata, mientras que en 1560 oscilaba entre 2,35 y 2,56 reales hasta alcanzar en 1565 la cantidad de cuatro reales de plata. Este techo de en torno a los cuatro reales de plata se mantendría invariable hasta los años iniciales del siglo XVII. En suma, este incremento de las tarifas acaecido en torno a la década de los 60 no haría más que fomentar el interés de los comerciantes por fletar los servicios de embarcaciones extranjeras, que a todas luces resultaban más baratos, o de embarcaciones menores, cuyas tarifas siempre más elevadas no resultaban ya tan abusivas (Véase el cuadro nº16 del Apéndice Estadístico).

La Real Cédula de 1563, que mandaba el estricto cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, sin especificar los ámbitos territoriales de aplicación, ni los procedimientos adecuados al efecto, había originado un agravamiento de los enfrentamientos, pues se sucedieron abusos como pretender arrebatar las mercancías embarcadas en barcos pequeños o extranjeros, por otros, ubicados en puertos muy alejados, lo cual redundaba en demorar gravemente los transportes, o, casos contrarios, como embarcar las mercancías en barcos extranjeros o de pequeñas dimensiones, sin que los propietarios de grandes naos de puertos vecinos hubiesen tenido noticia, etc. La Real Provisión de 1568, por tanto, aunque reiteraba en ordenar el cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, buscaba la cohesión de los contenidos de estas leyes con los del permiso de extraer mercancías concedido en 1558 a los barcos extranjeros. En vez de prohibir la carga de barcos extranjeros se procedía a reglamentar esta práctica.

La orden de 1568 mitigaba en cierto grado la aplicación de las Pragmáticas, a fin de evitar los abusos que repercutían en el agravamiento de los conflictos de intereses y por tanto en la inobservancia de estas normas. En primer lugar, limitaba el ámbito territorial de acción de las Pragmáticas de fletes, de manera que tendrían aplicación en un espacio de diez leguas alrededor de cada puerto. Es decir, las embarcaciones que se encontrasen en algún puerto ubicado más allá del límite de las diez leguas desde el puerto en el que se pretendía cargar algún barco pequeño o extranjero no podrían reclamar el cargamento bajo ningún concepto. En segundo lugar, en conexión con la precedente medida, eximía de la aplicación de las Pragmáticas a las embarcaciones empleadas en la navegación de cabotaje entre territorios cercanos. Así, especificaba que las embarcaciones que navegasen desde cualquier punto del Cantábrico a Andalucía estarían sometidas a la aplicación de las Pragmáticas, pero las empleadas en la navegación entre Gipuzkoa y Galicia por una parte, y entre Galicia y Andalucía por otra, generalmente de pequeñas dimensiones, estarían exentas. En tercer lugar, ordenaba que cualquier embarcación extranjera o de reducidas dimensiones que pretendiese transportar algún cargamento, debería pregonar sus intenciones para evitar que ningún barco natural o de gran porte se viese privado del transporte por falta de noticias.

Esta Real Provisión de 1568, en cuanto que trataba de consensuar diversos intereses contrapuestos, constituyó la base legislativa de la regulación de los transportes marítimos y de los fletes a lo largo de toda la Edad Moderna. En este contexto, en 1569 el rey comisionó al doctor Hernán Suárez de Toledo, miembro del Consejo de Guerra, la tarea de investigar en Gipuzkoa acerca de los efectos derivados de la introducción de la política de fortalecimiento naval, denominada “Nueva Orden”, de cuya aplicación se encargaba Cristóbal de Barros. Éste le proporcionó un amplio informe, relatando todas las medidas aplicadas al efecto, y los resultados obtenidos desde su llegada al Cantábrico en 1562. También, procedió a recabar

diversos memoriales, redactados por algunos particulares e instituciones, interesados en cuestiones navales, e incluso por destacados intelectuales vascos, acerca de los problemas que afectaban a las actividades marítimas y planteaban soluciones, tal como en el capítulo de la construcción naval se ha estudiado. Todos ellos coincidían en señalar las adversas repercusiones sobrevenidas a la economía marítima y, en particular, a la construcción naval de los embargos de barcos para la Armada, de las prohibiciones de asegurar los barcos, del alza de los precios de algunos efectos navales como el cáñamo, etc. Pero en torno a cuestiones como la política forestal o la aplicación de las Pragmáticas de fletes sus opiniones eran contradictorias¹⁸⁹.

Aunque ninguno se mostraba contrario a lo estipulado por las leyes, mantenían algunas posturas divergentes, fruto de sus intereses particulares, que, en cierto modo, representan las principales líneas de opinión enfrentadas en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes. Por una parte, la villa de Portugaleta, importante centro transportista de Bizkaia y Antonio de Bertendona, constructor y propietario de barcos, vecino de Bilbao, se mostraban a favor de su estricto cumplimiento. Incluso opinaban en contra de la pervivencia de privilegios de exención, obtenidos por algunos particulares y municipios, como es el caso de Hondarribia, por los perjuicios que ello acarrea al resto de constructores. Por otra, el capitán Gaspar de Pontica, vecino de Errenteria, importante centro naval del puerto de Pasaia, y, por tanto, sometido a las exacciones exigidas por San Sebastián, junto con Esteban de Garibay, insigne hombre de letras de la época, arremetían, también, duramente contra los mencionados privilegios de exención. Añadían que se debían eliminar dichos privilegios o, en caso contrario, hacerlos extensivos a toda la costa guipuzcoana, cuyos barcos eran víctimas de la competencia desleal de las flotas de Hondarribia y San Sebastián. Sorprendentemente, ambos coincidían en señalar que San Sebastián gozaba también de un privilegio análogo al de Hondarribia.

Sin embargo, la documentación consultada desecha esta afirmación, aunque como más adelante se comprobará, San Sebastián se beneficiaba de que su vecina Hondarribia disfrutara del privilegio, de manera que siempre se mostró como su ferviente defensora, llegando, incluso, a obtener un idéntico privilegio en 1590. Tanto es así que ambos tratadistas, Pontica y Garibay, aseveraban que San Sebastián, también, disponía del mencionado privilegio, nada menos que dos décadas antes de su concesión. Por último, Martín Pérez de Arbelaiz y Juanes de Portu, vecinos de San Sebastián, significativamente, trataron de evitar la polémica. Mientras el primero ni siquiera mencionaba la exención disfrutada por Hondarribia y, de forma secundaria, por San Sebastián, el segundo emitió una ambigua declaración. Este último, consciente de la decadente situación de la otrora boyante actividad transportista, no mostró una actitud clara a favor de las Pragmáticas, insistiendo en cambio fervorosamente, que siendo las pesquerías de Terranova la principal actividad de los guipuzcoanos se les debía conceder la exclusiva de venta de sus productos para obviar la creciente competencia labortana.

Efectivamente, pronto se impuso la realidad, cuando en 1573 Gipuzkoa obtuvo la

189 A.H.N., Consejos Suprimidos, L. 15651. Véase el documento nº2 del Apéndice Documental.

autorización real para importar desde Andalucía 20.000 fanegas de trigo en un plazo de seis meses. Al no haber en Gipuzkoa embarcaciones suficientes para cumplir con dicho cometido en un plazo tan corto, en abril del mismo año, es decir, al inicio de la campaña de Terranova, la Provincia tuvo que obtener una Real Cédula autorizando el empleo de embarcaciones extranjeras para su transporte¹⁹⁰. En julio del mismo año se tuvo que recurrir a ampliar el plazo de extracción por “...no aber allado en el Andaluçia nabios de naturales para llebar el dicho trigo...”. Y aún a inicios de 1574 se amplió el plazo por otros seis meses. Ya sea por los fraudes que se cometían al amparo de estos permisos, ya por el escaso empeño mostrado por las justicias ordinarias de las localidades costeras en su observancia, era general el incumplimiento de las Pragmáticas de fletes. Tanto es así que mediante Real Cédula de 1574 el rey comisionó a Cristóbal de Barros la misión de hacer cumplir las Pragmáticas¹⁹¹. Advertía a las justicias que, de continuar con esta actitud, adoptaría medidas más severas y encargaba a Barros la tarea de averiguar y denunciar a los que lo contrario hicieren.

La persistencia del fraude debió incitar a la Corona a forzar la situación, emitiendo la Real Cédula de 1577 que mandaba el estricto cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, eliminando las concesiones que la Pragmática de 1568 hacía a los transportistas extranjeros.

190 “Por quanto aviendonos por una nuestra çedula dado liçençia a la nuestra muy leal provinçia de Guipuzcoa para que del Andaluçia pudiesen sacar e llebar a ella por mar hasta en cantidad de veinte mill hanegas de trigo para el probeymiento de los vezinos de la dicha provinçia por los puertos de Xerez, Villa de Puerto Rreal e Almajarron o por qualquiera de ellos con que el dicho trigo no se sacase en navios de extranjeros de estos nuestros reynos sino de naturales de ellos et agora por parte de la dicha provinçia se nos a fecho rrelacion que a causa de no aver podido fallar navios de naturales en que cargar el dicho trigo que asta agora no se avia llevado a la dicha provinçia a cuya causa padeçian nesçesidad suplicandonos les dieseamos licencia e facultad para que pudiesen cargar et sacar el dicho trigo en navios extranjeros no aviendo navios de naturales o como la nuestra merçed fuese lo qual visto por los de nuestro consejo fue acordado que deviamos mandar esta nuestra çedula en la dicha rrazon e nos tobimoslo por vien. Por la presente damos liçençia e facultad a la dicha provinçia de Guipuzcoa para que pueda sacar e llebar el dicho pan que ansi oviere comprado o comprare en el Andaluçia por virtud de la dicha nuestra carta de liçençia en nabios de extranjeros de estos nuestros reynos no lo aviendo de naturales de ellos sin que por ello yncurran en pena alguna...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/22 (P4D3)).

191 “Don Pelipe por la graçia de Dios rrey de Castilla...bien saveis e deveis saver como en la nueva horden que a protero (sic) de abril del año pasado de mill y quinientos y sesenta y tres mandamos dar asy para lo que toca a la fabrica de los navios como // (fol. r.) de las cargazones y fletes de navios de naturales de estos reynos o estranjeros de ellas, y de que manera se an de preferir los unos a los otros y en la declaraçion que en algunas cossas de ellas hizimos a veinte e syete de agosto del año tambien pasado de mill e quinientos y sesenta e ocho ay dos capitulos del thenor siguiente...y porque segun somos ynformados no se a cumplido y executado lo suso dicho enteramente por las dichas justicias y nuestra boluntad es que se aga, os mandamos a todos e a cada uno de vos en vuestros lugares y juridiçiones que beays las dichas leyes y prematicas y capitulos de cortes y capitulos que de suso ban yncorporados y los guardéis y cumpleis y executeis y agais cumplir e guardar y executar en todo y por todo como en ellos se contiene y declara syn que en ello aya falta disminuçion ni rremisyon alguna por que asy // (fol. v.) combiene a nuestro servicio y de lo contrario nos ternemos por deservido y lo mandaremos rremediar como convenga y porque para que entera execucion abemos acordado de nombrar persona que tenga caudal de veer sy se aze, confiando de bos Christobal de Barros nuestro criado que teneis cargo de lo que toca a la fabrica de los dichos navios hos lo avemos querido cometer como por la presente os lo cometemos y hos mandamos que tengais muy espeçial y particular cuydado de beer sy se guarde y cumple lo que segun dicho es, esta probeido y hordenado por las dichas leyes y prematicas y capitulos de cortes y capitulos suso yncorporados cerca de lo sobredicho en todo e por todo y como en ellos se contiene, y si os pareçiere que no se haze o que en ello aya algun deservyçio, rremision en las dichas justicias les exorteis e requirais de nuestra partte para que lo agan y nos deys avisso de como no cumplieren y de las justicias que de las suso dichas lo dexare de azer para que mandemos proveer en ello lo que convenga, dada en Madrid a siete de deziembre de mill quinientos y setenta y quatro...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 247).

En suma, se prohibía el cargamento de barcos extranjeros, hubiese o no barcos naturales en los puertos de las inmediaciones¹⁹². En aplicación de esta nueva Pragmática, a principios de 1580 el Capitán General de Gipuzkoa procedió a embargar cuantos barcos extranjeros hubiese en el puerto de Pasaia. La Diputación, congregada en San Sebastián, le comunicó que carecía de jurisdicción en el caso y que de haberse cometido delitos correspondía a las justicias ordinarias el conocimiento de las causas suscitadas por el incumplimiento de las Pragmáticas de fletes. Pero acto seguido, tal como denunciaba Hondarribia¹⁹³, fue el Corregidor quien prosiguió con las acciones contra las embarcaciones extranjeras, incluidos algunos pesqueros labortanos armados y aprestados por inversores de San Sebastián. El Diputado General redactó un memorial exponiendo que las Pragmáticas nunca habían prohibido a los extranjeros la extracción de mercancías como contrapartida de los víveres que hubiesen aportado, añadiendo que lo contrario arruinaría la economía guipuzcoana. Por tanto solicitaba al Corregidor que pusiera fin a sus acciones¹⁹⁴.

192 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9).

193 "El señor Corregidor con presupuesto que las prematicas del reino prohíben que no se pueden hazer cargazonas de mercaderias y mantenimientos en naos estrangeras aunque no las aya naturales ha procedido y procede en los casos siguientes:

El primero hes que ha embargado çiertas naos françesas que algunos vecinos de esta probincia e villa an fletado e armado para Terranoba a la pesca de abadejo prendiendo los ynteressados y fulminandoles proçesos, siendo traído este negoçio en esta provincia de tiempo inmemorial a esta parte assi en años pasados para Yrlanda como agora para Terranoba por liçito y llano y no comprehendido en ninguna proybición de ley ni prematica ni averse jamas dudado en ello, por que en esta navegacion no interviene en mercaderia cargazon venta ni trato sino solo el sustento y mantenimiento que se lleva para el entretenimiento hordinario de los que ban alla y nunca ha avido ni agora ay querella ni reclamo de ningun maestro ni dueño de nao natural de estos reinos.

Yten se proçede contra mercaderes e maestros de naos yngleses e françeses que traen en sus propias naos mercaderias y mantenimyentos a este muelle para sustento y provision de esta provincia e villa por que quieren llevar en las dichas sus naos el retorno e proçedido de su hazienda en mercaderias liçitas e permitidas sin que aya avido jamas hposito de naturales en este caso ni se cree que lo abra, porque ademas que de ello padesçeran notable ruina, en esta tierra faltando el trato y la provision de mantenimientos ningun natural hosara yr con semejante carga a otra parte por themor de ser mal tratados y reçevidos.

Yten ha embargado unos fierros que çiertos françeses cargavan diziendo que son labrados a manera de molde de guarniçion de carretas no se haviendo jamas en esta provincia y sus puertos puesto dificultad ningunos en cargar ningun genero de fierro labrado e por labrar ni aun azero.

Sobre estos tres casos se hazen proçedimientos y ay embargos de aziendas y caturas de personas y grande querella de todos los hestrangeros y an venido de Françia personas prinçipales de los pueblos comarcanos a esta provincia a representar el sentimiento que de esta // (r.) novedad se tiene y pidiendo que Guipuzcoa lo allane y esta villa con el diputado y letrados an ablado e ynformado al señor corregidor de toda la verdad con las razones de suso y otras y sin embargo proçede y dize que procedera asta que de su magestad se traiga reparo de ello y aunque se ha acordado que se escriba a Domingo de Yrarraga que lo pida e procure, entendemos que este casso pide de esmeracion solicitud e diligencia hestrahordinaria y asi nos ha pareçido con acuerdo del letrado e diputado de Guipuzcoa dar de ello avyso a Vuestras Mercedes para que lo bean y confieran con la prudencia que suelen y para la Junta de Renteria que las personas que enbiaren lleven horden hespresa de lo que en esto se deve tratar y prober, pues ningun negoçio se puede ofreçer de mayor ynportancia, assi para que no dexen de benir mercaderias y bastimentos como para que no se pierda todo lo que en esta provincia se labra..." (A.M.F., E, 6, V, 3, 1).

194 "...esta dicha provincia abunda de todas cosas y en ella y en sus puertos ay y a avido gran concurso de jentes y mucha contratacion por la comunicacion que los yngleses y franceses tienen en sus tratos en esta costa de la mar de que redunde el acrescentamiento en vezindad y jente y en que todas las cosas nesçesarias se allen a precios moderados por los mantenimientos y bastimentos que para todos estos reynos traen y descargan en esta frontera seyendo ella esteril que de suyo no tiene çeberas pan ny vino ny carnes a que se pueda tener consideracion sino que todo es de acarreo y a esta causa aun en tiempo de guerra pregonada entre los reynos suele su Magestad permytir conbenyos para que libremente puedan benir estar y bolber, que siendo esto assi algunas personas que no entienden bien lo que al

En las Juntas Generales de 1580, celebradas en Errenteria, se produjo la ruptura entre los distintos intereses en torno a la aplicación de las Pragmáticas. El síndico procurador de la villa de Errenteria presentó un memorial favorable al estricto cumplimiento de la Pragmática de 1577 y, por tanto, en contra de lo manifestado por el Diputado General en el precedente informe. Argumentaba que de su severa aplicación, junto con la adopción de otras medidas legales, como el establecimiento en los puertos de registros para anotar la naturaleza, cantidades y destino del tráfico desarrollado por los extranjeros, sobrevendrían importantes ventajas a la economía marítima de Gipuzkoa -aumento del número de barcos, reducción de la presencia extranjera y de los ataques cometidos por sus corsarios, incremento del volumen de comercio, reducción de la extracción de metales preciosos y fortalecimiento de otras actividades como la construcción naval y las pesquerías de Terranova-. Consideraba, además, que los perjuicios que a juicio del Diputado General se producirían de impedir la carga de barcos extranjeros -interrupción del concurso de barcos y comerciantes extranjeros, carencia de víveres, incremento de las hostilidades en el mar y aumento del precio de los fletes y de las mercancías-, no tendrían lugar, o a lo sumo, serían de carácter coyuntural, debiendo ser asumidas por el bien de la economía marítima en general.

No obstante estas afirmaciones contenían, precisamente, las razones por las que las autoridades de la Provincia se oponían al cumplimiento de la Pragmática de 1577. Es decir, la íntegra aplicación de las Pragmáticas de fletes ponía en entredicho algunas de las bases que sustentaban la economía marítima guipuzcoana. Por una parte, impedir a los extranjeros que aportaban víveres la extracción de mercancías de contrapartida en sus propias embarcaciones, obligándolos a fletar barcos naturales al efecto, significaría el fin del tráfico comercial con el norte de Europa; las embarcaciones extranjeras dejarían de acudir con lo que se interrumpiría la llegada de víveres y la extracción del hierro en contrapartida¹⁹⁵. Además, al amparo de ese tráfico, generado en torno a los víveres y el hierro, llegaban a Gipuzkoa infinidad de productos coloniales y manufacturados y se extraían importantes cantidades de metales

servicio de Su Majestad conbiene amedrentan a las naos ynglesas y françesas deziendo que los an de acusar que el retorno que compran con el precio de los bastimentos y mercaderias que traxieron no los puedan bolber en los dichos naos propias en que vinieron, sino que por la nueba plematica de afletar naos de naturales para el retorno y buelta, lo qual vemos que la prematica no lo dize ny comprende este caso, si se estendiese a que no se pueda azer, como en las denunçiaçiones pretenden poner, seria quitar totalmente el trato y cerrar los puertos y arruynar toda la costa de Espana porque estas naçiones con ber semejante bexacion yrian y darian con el trato en San Juan de Lus y en otro puerto de França, frontera de esta provincia, y redundaria en desservicio de su Majestad como por la esperiençia sea visto los anos passados, y la molestia que les quieren azer no es con fundamento de prematica porque aquella se hesecuta en su caso que es en mercaderias de cargazones de espanoles o de // (fol. 21 r.) o de otros que en naos ajenos quieren azer cargazones en el reyno y provincia - pero no probye la plematica que en naos propios que traen de Ynglaterra y França que afletados por ellos de benyda estada y buelta en que traen bastimentos y mercaderias para nuestro gobierno no puedan azer el retorno de las mercaderias que compran con su proçeder en las mesmas naos -...y lo que tornan propriamente despues que las an comprado no se pueden dezir mercaderias de Espana sino de yngleses - y otro beneficio se sigue que pudiendo llebar en dinero lo proçedido de los bastimentos lo lleban en mercaderias y otra cossa ay que mas justifica esta causa que nunca se allara nabio de espanol que quiera tomar ny nabegar las mercaderias de retorno para el dicho reyno de Ynglaterra y França y sino la esperiençia se puede azer con hechar un pregon..." (A.G.G.-G.A.O., R.5. / DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 27 Febrero/21 Marzo 1580).

195 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: "La actividad comercial...", op. cit., pp. 227-258.

preciosos. En suma, este tráfico constituía una perfecta tapadera para el desarrollo de otros intercambios, legales o fraudulentos, mucho más lucrativos, que, de aplicarse la Pragmática de 1577, también, se extinguirían. Por otra parte, los defensores de su aplicación, como Errenteria, abogaban, además, por su extensión a las pesquerías de Terranova, queriendo evitar que los inversores guipuzcoanos participaran en el armamento y avituallamiento de pesqueros labortanos, lo que suponía cortar con otra de las grandes fuentes de obtención de riqueza de los comerciantes e inversores de la costa guipuzcoana.

La lectura del inicio de las declaraciones del procurador de Errenteria hace pensar que su postura favorable al cumplimiento de la Pragmática de 1577 se debía a un desinteresado empeño en pos del afianzamiento de la economía marítima guipuzcoana frente al creciente intervencionismo extranjero, o del fortalecimiento de las estructuras político-militares de la Corona para que hicieran frente y vencieran a la ofensiva extranjera¹⁹⁶. Aunque a primera vista pudiera parecer lo contrario, lo único que Errenteria pretendía era satisfacer sus propios intereses, aun a costa del bienestar de los pequeños consumidores de las poblaciones del litoral de Gipuzkoa, quienes en parte importante dependían para su subsistencia de la llegada de víveres a precios módicos desde el mar. Recurrió, incluso, a falsear sus argumentos fomentando la idea de la decadencia de la flota guipuzcoana, cuando en el mismo memorial, más adelante, aportaba datos acerca del importante número de embarcaciones que se estaban construyendo en aquel preciso momento. El recurso al falseamiento de los argumentos podía resultar una maniobra muy efectiva en un contexto en que entre las autoridades militares de la Corona se había generalizado la idea de que efectivamente la situación de la vital flota guipuzcoana era de franca decadencia.

Esta postura se explica teniendo en cuenta que Errenteria constituía uno de los principales

196 "...yo como su síndico procurador, digo que el // (fol. 50 r.) dicho señor Corregidor a procedido y procede conforme a las leies y prematicas de estos reinos y como celosso del servicio de Su Magestad y vien comun d'estos reinos y de esta provincia, porque VS sabra que a ynstancia de los naturales de ella y del Señorío de Vizcaya y Quatro Villas de la costa, su Magestad y los del su Consejo por medio y solicitud de Christoval de Barros su criado, establecieron y hordenaron la dicha prematica sobre mucho acuerdo, mobidos por mayores causas de las que aqui se podran adbertir por el gran fruto e de guardarlas se espera que subcedera en todo el reino. Por tanto a VS suplico que como tal seloso del servicio de Su Magestad procure en todo e por todo la conservaçion de la dicha prematica como en ellas se contiene. Y las utilidades que de hazerlo me ocurre resultaran son las siguientes:

Primeramente se a de considerar la gran puxança e ynnumerable numero de naos y fuerças con que los ynfieles de los reinos estraños se hallan y el daño que podrian hazer en estos reinos y en toda la cristiandad por la tierra y por la mar, y a un poco numero se a resumido el gran numero de naos que solia aber en estos reinos y especialmente en esta provincia y Viscaia y Quatro Villas de la costa con que señoreaban la mar como al presente la señorean los estrañeros. Y que el remedio de la disminuçion de las naos estrañeras y aumento de los naturales consiste en que se guarde y cumpla la dicha prematica porque como sea verisime que faltando a los nabios de los estrañeros el fleite y probecho que lleban y sacan con las cargazonas que lleban de estos reinos a los suos no podrian en manera ninguna sustentar sus naos. Y al contrario a los naturales de estos reinos es posible el sustentar las suyas aunque vengan bazias de los reinos estraños por ser lo que se saca de los fleites de España probecho de mucha sustança y lo que se saca de los reinos estraños de poco momento...

Yten es de mucha consideraçion y respeto de la muchedumbre de naos que los dichos estrañeros tienen y poseen estan tan soberbios en la mar y tan instrutos en la navegaçion que se atreven a andar de corso en toda la redondez de la mar...// (fol. 50 v.)...y el remedio de todos estos dapnos tan recuperables consiste en enflaqueçer y procurar de dismynuir el grand numero de naos y fuerças que los dichos estrañeros poseen con guardarse ymbiolablemente la dicha prematica como en ella se contiene..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9). / DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 16/26 Abril 1580).

centros especializados en la construcción de grandes barcos, especialmente, destinados a su venta en Sevilla, y el incumplimiento de las Pragmáticas de fletes perjudicaba seriamente el traslado de estos barcos a su destino. Efectivamente, un poco más adelante se mencionará que una de las principales causas de los enfrentamientos en torno a las Pragmáticas de fletes era que los grandes barcos, destinados a su venta en Sevilla, no encontraban mercancías con los que sufragar sus gastos de traslado a la costa andaluza, ya que los comerciantes preferían enviar sus productos en barcos menores o incluso extranjeros. Además, los representantes de Errenteria temían que, de generalizarse las inversiones de capital guipuzcoano en el apresto de pesqueros labortanos, se produjera la des capitalización de los pesqueros propios y con el tiempo su extinción, con lo que se perdería otro de los principales clientes de los barcos de grandes dimensiones, construidos en los astilleros de la villa. Significativamente arremetían, sobre todo, contra los argumentos que expuso San Sebastián en contra de la aplicación de la Pragmática de 1577¹⁹⁷. Hacían recordar a los comerciantes de San Sebastián que la aplicación

197 "...Yten de la conservacion de la dicha prematica y de ordenar que aya en los puertos de la mar de estos reynos registro para hazer la manifestacion de todas las mercaderias y vastimentos que venieren de los estraños y con tener quenta con el montamento del retorno de las dichas mercaderias y vastimentos para entender en que se emplea lo proçedido de ello...pero al presente como las naos son de los mesmos mercaderes tratantes estrañeros y los patrones de ellas sus criados pueden enviar todo lo que quisieren sin que pueda haver otro remedio que guardar la dicha prematica para estorvarlo de que resultaria que estarian forçados a hazer empleos de todo su dinero en las mercaderias liçitas de la tierra las quales ternian mayor despacho y salida de que agora tienen. De que resultan tres hutilidades muy grandes, la primera el quedar en el reyno el dinero, la segunda el tener mayor despacho y salida el fierro y todas las otras mercaderias que en ellas serian, la terçera el andar abiadas las naos de los naturales y quedarse con el provecho que agora gozan los estrañeros.

Y en quanto la dicha villa de San Sebastian dize en su carta que faltando en esta tierra el trato y la provision de los mantenimientos por guardarse la dicha prematica padescera notable dapno y ruyna, digo que la conserbacion de la dicha prematica ha de ser causa para que el dicho tratto se aumente y abive mas en estos rynos y en esta provinçia mucho mas que agora, porque de mas de que no podran dexar de residir en ella los tratantes estrañeros que de ordinario residen no dexaran de // (fol. 51 r.) acudir los yentes e venyentes que han acostumbrado venyr por su granjeria, los naturales mercaderes y tratantes de estos reynos se esforçaran mucho mas para contratar y cargar quando bean que los naturales del reyno tienen tantas naos que sobrepujan a los estrañeros porque navegaran sus cargazonas con mas seguridad de cosarios y de otros ynconbenientes.

Y en quanto dize la dicha villa de San Sevastian que habra falta de mantenimientos proybiendose que no lleven los estrañeros en sus naos el retorno de los vastimentos que traen, como quiera que nunca venieron movidos de piedad sino por su aprovechamiento, no por que la dicha prematica se guarde dexaran de venir como hasta agora pues lo suelen hazer en tiempos de guerra que son de mas rigor que no el guardar la dicha prematica y quando dexaran de venir hablando en mas rigor es mas conveniente a los reynos de Castilla y a esta provinçia padescer en un poco de tiempo a trueque de esperar otro mejor. Y quanto mas que el señor corregidor por buena governacion permytira que en lugar del dinero que los dichos estrañeros suelen llevar de lo proçedido de los mantenimientos lleven si quisieren empleado en mercaderias liçitas de la tierra, porque en permitir que lo que podian llevar en dinero lleven en cargazon sera mayor servicio de su magestad. Pero hase de advertir que mucho dinero que proçede de mercaderias que no son vastimentos llevan los dichos estrañeros so color que proçeden de mantenimientos y porque en esto no aya fraude converka que aya registro para saver lo que es proçedido de mercaderias y lo que es de mantenimientos...

Y en quanto dize la dicha villa de San Sevastian que ningund natural de estos reynos se atrevera a yr a los estraños con el retorno de lo // (fol. 51 v.) proçedido de sus mercaderias y mantenimientos por miedo que no sean mal reçibidos y tratados, digo que ningun natural que fuere fletado dexara de açetar el flete para quales quier parte de los reynos estrañeros porque no se atrevera a hazer ningund mal tratamiento por que no se haga con ellos lo propio en estos reynos y los mesmos mercaderes estrañeros residentes en los puertos de España por su ynterese procuraran de allanar estos ynconvenientes y fletarlos sobre seguro que seran vien tratados por su menester.

Y en quanto dize la dicha villa de San Sebastian que la dicha prematica no se abria de executar sino quando no obiese falta de navios de naturales...y porque de aquella manera syempre yban en aumento los nabios de los estrañeros y en diminuzion los de los naturales ha querido su magestad que direte ny yndirete no naveguen ny lleven los dichos nabios estrañeros ningunas mercaderias ny vastimentos de estos reynos para ninguna parte, y asi conviene que el rigor de la dicha prematica se guarda y cumpla ora aviendo navios de naturales ora no las aya por que a

de la citada Pragmática se hacía necesaria a raíz de que en las principales plazas comerciales, como San Sebastián, no se obligaba a los comerciantes extranjeros a efectuar las manifestaciones de mercancías. En suma, Errenteria recurría a una especie de chantaje obligando a San Sebastián a aceptar la aplicación de la Pragmática de 1577, favorable a los intereses de los constructores navales, a cambio de no denunciar el incumplimiento de las manifestaciones de mercancías en San Sebastián.

Ante la división de pareceres existente, la Junta recurrió a sus consultores. Los licenciados Armendia y Zarauz Eizmendi dictaminaron que las Pragmáticas de fletes no afectaban a los barcos extranjeros que aportasen bastimentos, ni a los armamentos de pesqueros para Terranova. El licenciado Zandategui, aún mostrándose de acuerdo con sus colegas, elaboró otro dictamen más detallado y esclarecedor. En lo referente al caso de los extranjeros, consideraba que las Pragmáticas, que no constituían más que una reglamentación de los fletes o carga de mercancías, no les afectaba, pues las mercancías que extraían tras la venta de los víveres no eran ajenos sino propios suyos, adquiridos con lo procedido de la venta de los víveres. En suma, las Pragmáticas no prohibían a nadie el cargamento de su embarcación con sus propios productos. En cuanto al caso del armamento de pesqueros para Terranova, tampoco estaba comprendido en las Pragmáticas pues los víveres que se cargaban en los pesqueros no eran una mercancía, sino que constituían el mantenimiento de sus tripulaciones, aunque, de acuerdo con los otros consultores, se mostraba favorable a la promulgación de otra ley que prohibiese esta práctica, a su juicio, tan lesiva para las pesquerías guipuzcoanas¹⁹⁸.

esperança de que ha de ser cierta el rigor de la dicha premativa se van fabricando en esta provincia muchas naos y en astileros de esta villa como VS lo bee ocularmente estan fabricandose quatro navios juntamente y guardandose la dicha premativa se fabricaran muchas mas y los mercaderes naturales de estos reynos ayudaran y favoreçeran a los que quisieren fabricar naos con dineros prestados y a yntereses moderados para que aya abundancia de naos como ya algunos lo han comenzado ha hazer...

Y en quanto la dicha villa de San Sebastian dize que no conprehenden ny jamas han conprehendido las leyes y prematicas de estos reynos los fletamentos y armazones que se hazen y han hecho a los nabios de los reynos estranos para Tierranueva...digo...que la dicha premativa por palabras claras y espresas dize que no // (fol. 52 r.) se pueda cargar en las dichas naos de estrangeros nyngund genero de mercaderias ny vastimentos y quando se quysiese ynterpetar que los dichos vastimentos no se deven entender para los que llevan a Tierranueva seria muy grande horror porque la intencion de su magestad es quitar con la dicha premativa a los navios de los reynos estranos y espeçialmente a los de San Joan de Lus, Çubiburu, Ascayn, Uruya (sic) y los demas lugares cercanos de esta frontera todos los medios y aprovechamientos de que puedan usar para su conservacion y aumento, pues como quiera que en la dicha San Joan de Lus y su contorno que son nuestros vezinos y mayores contrarios en tiempo de paz y de guerra aya tan grand numero de naos y gente de mar no fletando ny aviendo sus naos los naturales de estos reynos para Tierranueva ny otra ninguna parte estaran forçados y conpelidos a venderlos a los naturales de estos reynos...

Y porque se podria dubdar que guardandose y conservandose la dicha premativa subirian los preçios de las mercaderias a caussa que subiran los fletes de los navios, digo que no por guardarse la dicha premativa aran ninguna mudança los precios de las dichas mercaderias porque los naturales del reyno se contentaran con los fletes que fueren justos y onestos...// (fol. 52 v.)...

Lo otro todos los reynos, provinçias, ciudades y villas que tengan puertos de mar siendoles posible procuran tener propias naos por la mucha autoridad y provecho que de tenerlas les siguen y siendo esta provincia la que sienpre ha procurado tener mayor numero y siendo con la dicha premativa tan favoreçida de su magestad conviene ayudarse de ella procurando todos los otros medios de que se puedan usar para el acrecentamiento del numero de navios de esta provinçia..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9). / DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 16/26 Abril 1580).

198 "...El primer casso es si la última premativa de Su Magestad, de cinco de agosto de setenta y ocho, juntada con las demás que ablan de afletamientos y cargazones conprehende a los franceses e yngleses y otras naçiones que con bastimentos y mantenimientos y mercaderias de reynos estraños vienen a esta provincia para bastecimiento de ella, que

Ante la división existente se procedió a la votación, ganando la opción de enviar a la Corte a Juan Martínez de Zabaleta para que emprendiera las acciones oportunas a fin de derogar en Gipuzkoa la aplicación de la Pragmática de 1577.

Pero a medida que se dilataban las gestiones en la Corte se fue generalizando el fraude, así en las siguientes Juntas Generales de 1580, reunidas en Getaria, San Sebastián denunciaba que los extranjeros, para eludir las prohibiciones, procedían a hacer ventas simuladas de sus embarcaciones a vecinos de Gipuzkoa¹⁹⁹. En enero y mayo de 1581 los Diputados Generales correspondientes realizaron sendos informes en que se recogían diversos testimonios contra la aplicación de la Pragmática de fletes. El primero, compuesto de veinte preguntas, y el segundo de doce, coincidían en testimoniar que la provincia de Gipuzkoa, a causa de su esterilidad, se sostenía principalmente gracias a la industria ferrona y a las pesquerías de Terranova, actividades en las que se ocupaban la mayor parte de sus habitantes. Que sus producciones servían de contrapartida para la adquisición de víveres, procedentes, principalmente, de Inglaterra y Francia. Añadían que de proseguir con la aplicación de la Pragmática de 1577 los barcos extranjeros dejarían de acudir a sus puertos, con lo que se interrumpiría la llegada de víveres y se arruinarían las principales actividades económicas - ferrerías y pesquerías-, pues afirmaban que la mayor parte de sus producciones eran exportadas al extranjero en los mencionados barcos. Los perjuicios, por último, se extenderían a otras actividades de la Corona como la exportación de las lanas, que, también, se hacía en gran parte en embarcaciones extranjeras, así como a la defensa militar del reino que precisaba de una Gipuzkoa próspera y poblada²⁰⁰.

Las gestiones emprendidas por la Provincia fueron exitosas, pues en julio de 1581 se le concedió la exención de la aplicación de la Pragmática de 1577 para el plazo de un año. Pasado el plazo, la Provincia pretendió obtener la prórroga indefinida de la exención, pero en junio de 1582 se concedió otra prórroga, tan sólo, de un año más. En enero de 1583 consiguió que el plazo de exención se dilatara para otros dos años y de nuevo en noviembre de 1586 se obtuvo otra prórroga para dos años más²⁰¹. De todas maneras, la exención obtenida por la Provincia constituyó una puerta abierta al fraude, pues los comerciantes de San Sebastián se

el retorno de mercaderías premisas que compran con lo procedido de las que traxieren para que no las puedan cargar en sus propias naos en que vinieron. Y digo que las premáticas vienen deribadas de la premática que manda que los mercaderes cargadores que hubieren de hazer cargazones de mercaderías y mantenimientos de estos reinos para fuera o dentro en ellos ayan de fletar y fleten las naos mayores, como todas las dichas presuponen que ay maestros de naos que an de afleitar sus naos y mercaderes que con afleitamiento han de cargar en ellas sus haziendas, y en ninguna de las dichas premáticas ay palabra de los que sin fleitar de sus propios baxeles quieren cargar sus propias mercaderías. Y aún antes de esta última premática las naos mayores no quitaban la carga a las naos // (fol. 23 v.) menores siendo la nao y la carga todo de un dueño y señor...la dicha premática no contiene sino cossas de cargazones que mercaderes hazen por afleitamientos de nabíos agenos y no propios...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 16/26 Abril 1580).

199 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1580.

200 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9); CO ECI 438.

201 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9).

valieron de este privilegio para ampliar su mercado captando las exportaciones del hierro de Bizkaia. Así, en las Juntas Generales de 1587, congregadas en San Sebastián, la Junta advirtió a esta villa que no consintiese la extracción en barcos extranjeros de hierro vizcaíno, pues la exención, únicamente, beneficiaba a Gipuzkoa²⁰². Movida, quizás, por estos fraudes, al expirar el plazo de prórroga, no consta que la Corona volviese a renovarla. Significativamente, en las Juntas Generales de 1589, celebradas en Getaria, su concejo manifestó que el privilegio de exención de que Hondarribia disfrutaba era lesivo para los vecinos de los restantes puertos de Gipuzkoa. Por tanto, solicitaba que se iniciaran gestiones en la Corte al objeto de conseguir su derogación o, en caso contrario, su extensión al resto de la provincia. Hondarribia y, también, San Sebastián cuyos vecinos mediante diversos subterfugios se beneficiaban de la exención de la primera, se opusieron absolutamente a la propuesta. Frente a esto, la Junta consideró muy oportuna la propuesta de Getaria y decidió emprender en la Corte las gestiones necesarias para su consecución²⁰³.

San Sebastián, viendo peligrar la continuidad del privilegio de exención de Hondarribia, inició, también, sus gestiones particulares en la Corte, con el objeto de alcanzar una similar exención. En la Corte prevalecieron los argumentos de San Sebastián, pues en 1590 obtuvo la ansiada exención, pero para un plazo corto de tiempo, de manera que no concluyeron sus empeños al objeto de alcanzar su perpetuación. La Provincia emprendió acciones en su contra²⁰⁴. En suma, se encendió una verdadera guerra entre la Provincia, por un lado, y entre San Sebastián y Hondarribia, por el otro. San Sebastián, a fin de perjudicar a su contrincante, llegó, incluso, a denunciar ante el Consejo de Guerra un auto emitido por el Corregidor de Gipuzkoa en que autorizaba la carga de barcos extranjeros a menos que no hubiese ninguno natural en un espacio de diez leguas. Es decir, este auto daba uso a la Pragmática de 1568, ignorando la de 1577 que, además de ser la que estaba en vigor, prohibía absolutamente la carga de barcos extranjeros habiendo naturales sin limitaciones espaciales. Por tanto, a pesar de ser un auto favorable a los intereses de los comerciantes, San Sebastián, que, a la sazón, disfrutaba de la exención, procedió a denunciarlo con el único propósito de perjudicar a la Provincia. Ésta, ante el cariz que tomaban los acontecimientos, en vez de oponerse abiertamente al privilegio obtenido por San Sebastián, emprendió gestiones en la Corte al objeto de conseguir que se hiciera extensivo a toda Gipuzkoa, a lo que se opusieron San Sebastián y Hondarribia que ansiaban disfrutarlo en exclusiva²⁰⁵.

Las maniobras de San Sebastián continuaron siendo exitosas hasta 1592 en que se le amplió el plazo de exención por otros cuatro años, pero, acto seguido, la Provincia consiguió su paralización²⁰⁶. A partir de esta fecha, los empeños de la villa, en vez de buscar la exención,

202 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11/21 Abril 1587.

203 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1589.

204 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 7 Enero/10 Febrero 1590; Tolosa, 17 Mayo/4 Agosto 1590; Azpeitia, 27 Abril/11 Mayo 1591; Tolosa 8 Junio/22 Agosto 1591.

205 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zarauz 14/24 Noviembre 1591.

206 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 30 Mayo/27 Agosto

se encaminarían a tratar de modificar las Pragmáticas de fletes a fin de mitigar sus efectos. Así, en las Juntas Generales de 1594, reunidas en Bergara, propuso que para evitar los perjuicios de las Pragmáticas de fletes se solicitase al rey su moderación, de manera que las naos de entre 200 y 400 toneladas de arqueo fuesen eximidas de su aplicación. Añadía que, en lo sucesivo, las mayores naos que se construyesen con destino a su venta en Sevilla no superasen las 400 toneladas de arqueo. Hondarribia se opuso, pues la medida supondría el fin de su exclusiva, pero contó con la adhesión de Errenteria, aunque ésta última consideraba que las naos exentas debían arquear de 300 a 400 toneladas. La Junta designó una comisión para estudiar la propuesta, la cual dictaminó a su favor, con la única salvedad de que se elevase el límite de tonelaje máximo de construcción de las embarcaciones a 450 toneladas. La Junta decidió iniciar en la Corte las gestiones oportunas al respecto²⁰⁷. Pero en las Juntas Generales de 1595, congregadas en Tolosa, se evidenció que la medida acordada por la Provincia no satisfacía a ninguna de las partes, así, además de oponerse una vez más Hondarribia, San Sebastián consideraba el arqueo de 450 toneladas excesivamente elevado, por lo que propuso que, en lo sucesivo, a la hora de calcular las dimensiones de las embarcaciones se emplease el codo general -de mayor magnitud- en vez del codo de arqueo, a fin de que las embarcaciones arqueadas figurasen como más pequeñas de lo que en realidad eran²⁰⁸.

Para comprender y contextualizar debidamente las propuestas de San Sebastián hay que tener en consideración las dificultades que los propietarios de grandes barcos experimentaron durante las dos últimas décadas del siglo XVI. Tal como se advertía en el capítulo dedicado a la construcción naval, la progresiva tendencia a la construcción de mayores barcos, iniciada, tanto por las transformaciones de la economía marítima -sustitución de actividades como el transporte naval y pesquerías en aguas relativamente cercanas por las pesquerías en Terranova y la Carrera de Indias- como por la política de fomento emprendida por la Corona con la aplicación de la “Nueva Orden”, se interrumpió, momentáneamente, a fines del siglo XVI. La principal causa de la interrupción de esta tendencia fueron los excesivos embargos de barcos cometidos por la Armada, que se cebaba, sobre todo, en los barcos de mayor tonelaje.

Efectivamente, los continuos conflictos bélicos, en que estuvo inmersa la Corona a partir de 1580, fueron nefastos para la flota y el comercio marítimo de Gipuzkoa. Los embargos, también, afectaban a los barcos de pequeñas dimensiones, aunque con la diferencia de que los grandes se destinaban a las operaciones bélicas de la Armada. A la hora de aprestar las armadas las autoridades de marina, al objeto de proveerse de la marinería necesaria, solían embargar toda la flota civil, incluidos los barcos pequeños, a fin de evitar quedarse desprovistos de marineros. Son abundantes los episodios que aporta la documentación. En 1582 García de Arce, capitán general de Gipuzkoa, embargó toda la flota guipuzcoana a fin de disponer de la marinería necesaria. Las Juntas Generales de Zarautz se quejaron en la Corte, afirmando que dicho proceder “...ynpedía el comerçio humano y la provisión de

1592.

207 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Vergara 23 Abril/3 Mayo 1594.

208 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 8/18 Abril 1595.

mantenimientos que por el mar an de venir...”²⁰⁹. En 1587 volvió a embargar un total de 30 embarcaciones cargadas de mercancías con destino a Sevilla y Lisboa, con el único propósito de disponer de sus tripulaciones²¹⁰. En 1589 el nuevo capitán general don Hernando Hurtado de Mendoza comunicó a la Diputación el embargo de todas las embarcaciones de Gipuzkoa, incluidas las dedicadas a la pesca en el litoral, hasta que zarparan las naves aprestadas en Pasaia para la Armada. Ante las quejas generalizadas, a los pocos días autorizó zarpar a las embarcaciones dedicadas a la pesca, siempre que no traspasaran los límites de la provincia²¹¹. No obstante, en las Juntas Generales de este año congregadas en Errenteria, se tuvo que recurrir a solicitar al capitán general la autorización de navegar para las embarcaciones fletadas y cargadas para Andalucía²¹². En 1597 don Juan Velázquez, a la sazón capitán general de Gipuzkoa, decretó, de nuevo, el embargo general de navíos, entre ellos los 11 “...*que estavan cargados para el Andaluzia en que ha toda la sustançia y caudal de esta probincia...*”. La Provincia se reunió en Junta Particular en Basarte y decidió solicitar al rey que el capitán general fuese sometido a un juicio de residencia y sustituido²¹³.

De todas maneras, los principales afectados eran los grandes barcos que continuamente eran embargados para servir en las operaciones de la Armada (cuadro nº19 del Apéndice Estadístico). La excesiva presión ejercida por la Armada ocasionó el fracaso de la “Nueva Orden”, pues los inversores comenzaron a reducir las dimensiones de los barcos que construían con el propósito de eludir las exigencias de la Armada. Con todo, estas embarcaciones de moderado tonelaje, la mayoría del orden de 200 a 400 toneladas, se encontraron con serias dificultades a la hora de ser trasladadas a Sevilla -hay que tener en cuenta que muchas de las embarcaciones de grandes dimensiones se construían para su venta en Sevilla, destinadas a la Carrera de Indias-. Efectivamente, las embarcaciones mayores, incluso superiores a las 1.000 toneladas, que, aunque menos aún se seguían fabricando, les arrebatában todos los fletes que precisaban para sufragar los gastos de traslado hasta Sevilla. En suma, los inversores en construcción naval se hallaban entre la espada y la pared; si construían embarcaciones lo suficientemente grandes como para que ningún otro barco les disputara la carga en aplicación de las Pragmáticas de fletes, se convertían en objetivos preferenciales para las autoridades de la Armada. En cambio si con el propósito de eludir los servicios en la Armada construían embarcaciones de menor tonelaje, las de mayores

209 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zarauz 14/24 Noviembre 1582.

210 “...Así mesmo aze estorçiones y molestias a muchos dueños y maestros de las naos y vaxeles he a los mercaderes de ellas que están cargadas en los puertos de esta provinçia para el Andaluzia y Portugal y otras partes y nabegaçiones que están cargados más de treinta vaxeles y algunos de ellos ha más de seys meses y los tienen detenidos con...liçençia y ofreçerle fianças de que no llebarán ningún hombre listado para el Arma[da]...qual resulta total ruyna y destruyçion de esta provinçia por le tener quitado su trato [y comer]çio contra la voluntad del Rey nuestro señor por dexar destruyda esta provinçia...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 26 Mayo/28 Agosto 1587).

211 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11 Febrero/20 Marzo 1589.

212 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 15/24 Abril 1589.

213 A.G.G.-G.A.O., R.11.

dimensiones les arrebatában la carga necesaria para cubrir los gastos del viaje a Sevilla. Esta era la situación que San Sebastián pretendía superar, por una parte eximiendo de la aplicación de las Pragmáticas a los barcos de no excesivo tonelaje (entre 200 y 400 toneladas), de manera que ninguna otra embarcación superior les privase de su cargamento, y por otra, limitando el tonelaje máximo de los barcos que en lo sucesivo se construyesen para acabar en el futuro con las disputas por los fletes y, a la vez, mitigar la presión de la Armada.

San Sebastián, con semejantes medidas, trataba de contentar los intereses de los comerciantes, perjudicados, por una parte, por la estricta aplicación de las Pragmáticas de fletes, que prácticamente prohibían la carga de barcos extranjeros, y por otra, por las exacciones de la Armada que provocaron la agudización de la conflictividad entre los barcos naturales en torno a los fletes. Durante los años finales del reinado de Felipe II a las gestiones de la Provincia -iniciadas en 1594-, para mitigar los efectos de la Pragmática de 1577, que era la que permanecía en vigor, se sumó la evidencia del colapso de la política real de fomento de las actividades marítimas o “Nueva Orden”. Siendo el objetivo último de esta política la disposición de grandes barcos aptos para la guerra, su fracaso se manifestaba en que los inversores navales que progresivamente optaban por construir barcos de menores dimensiones. La Corona, con el propósito de detener esta tendencia, en vez de aceptar las propuestas de la Provincia de que no se construyesen en lo sucesivo barcos de arqueo superior a las 450 toneladas y de que los barcos comprendidos entre las 200 y 400 toneladas fuesen exentas de la aplicación de las Pragmáticas, concedió diversos permisos que en lo sucesivo facilitaron el comercio con los extranjeros y el fletamento de sus embarcaciones. Es decir, la Corona pretendía liberar a los constructores de barcos de la presión de las Pragmáticas, autorizando al mismo tiempo los transportes con barcos extranjeros. Así, sendas reales cédulas de 1594 y 1595 autorizaban a barcos franceses, irlandeses y escoceses aportar víveres a Gipuzkoa y extraer su procedido, incluso, en dinero²¹⁴. En 1596 les autorizaba a que un tercio del cargamento aportado se compusiera, además de los víveres, de cualquier mercadería lícita. La Provincia, a fin de afianzar esta concesión solicitó, incluso, que lo procedido de dichas mercancías se pudiese extraer en dinero; solicitud que sería admitida mediante una Real Cédula en 1597²¹⁵.

En suma, estos permisos supusieron, en la práctica, la liquidación de la Pragmática de 1577. En los inicios de su reinado, Felipe III acentuó esta tendencia a la relajación de las Pragmáticas. Así, en 1604 mediante una Real Cédula mandaba que, en aplicación de las Pragmáticas, los barcos grandes, que hubieran arrebatado la carga a otros menores, debiesen zarpar en un plazo de quince días²¹⁶. Como más adelante se comprobará, con esta medida se

214 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/30. / JD IM, 1/10/31.

215 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 1,30. / JD IM, 1/10/33.

216 “El Rey. Mi corregidor de la provincia de Guipuzcoa, por que a llegado a mi noticia que algunos dueños de navios españoles se oponen a las cargas que se ofresçen en los puertos de estos reinos sin estar en horden para poderlas resçivir solo con fin de hazer molestias a los mercaderes llevandoles dineros porque desistan de la carga y esto es de mucho ynconbeniente y digno de rremedio= os ordeno y mando que si de aqui adelante algunos dueños de navios se opussieren en esse puerto por mayoria a la carga los haya de obligar con la seguridad neçesaria a que dentro de quinze dias la tomen y partan con ella so pena de pagar los daños que de ello se seguieren a los cargadores lo que executareis puntualmente para que çesse este daño que asi conviene a mi servicio y para que esta mi horden venga a

liberaba a los barcos pequeños de la aplicación de las Pragmáticas, pues los grandes barcos sufrían largas demoras aprestándose y completando su cargamento, mientras que los pequeños en pocos días completaban la carga y zarpaban. Pero una vez más, como en ocasiones anteriores, coincidiendo con la relajación de la aplicación de las Pragmáticas, se iniciaron las gestiones en contra del privilegio de exención de que disfrutaba Hondarribia. Aunque tras diversas discusiones en la Corte, la villa, obtuvo en 1606 la confirmación de su privilegio²¹⁷, este conflicto evidenciaba que los permisos otorgados a los barcos extranjeros para extraer mercancías desde Gipuzkoa no habían resuelto el problema de los enfrentamientos entre los propietarios de los barcos de grandes dimensiones en torno al cargamento de sus barcos, que tan perjudicial resultaba para la continuidad de las inversiones en su construcción.

Quizás con el propósito de intentar la solución contraria, en marzo de 1608 la Corona varió, absolutamente, de política, ordenando la prohibición de cargar barcos extranjeros habiendo naturales, es decir, restablecía en todo su rigor la Pragmática de 1577 en lo referente a los barcos extranjeros, aunque, al mismo tiempo, se mandaba que los barcos menores de las 100 toneladas fuesen exentos de la aplicación de las Pragmáticas²¹⁸. La Diputación decidió iniciar acciones en la Corte con el propósito de eliminar esta nueva orden por los perjuicios que ocasionaría al tráfico de importación de víveres y exportación de hierro protagonizado por los barcos extranjeros, ya que los naturales nunca se dedicarían al transporte de flete a países del extranjero por las escasas ganancias y altos riesgos que esta actividad entrañaba²¹⁹. Las

noticia de todos la areis publicar en los lugares y puertos donde combiniere y avisareis de lo que en cumplimiento de esto hizieredes, de Valladolid a 18 de ebrero de 1604...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 912).

217 A.M.F., E, 6, V, 1, 3.

218 “...su magestad a diezisiete de março de mill y seiscientos y ocho mando por quanto avia sido ymformado que rresultava mucho dano a estos rreinos de que la pramatica que el rrei nuestro señor que aya gloria mando establecer en ellos en çinco de agosto del ano de setenta y siete sobre que los navios mayores preferiesen a los menores en la carga y trafico de las mercaderias entendiendose con todo o entero de navios sin ecetar a los muy pequenos de que avia procedido benia en disminucion la nabegacion de los marineros y navios naturales dende esta provincia al rreino de Galiçia que tanto ynportava conserbarla y agumentarla (sic)= que no se entendiese la preferençia con los navios de çien toneladas abaxo en toda la costa desta provincia asta el rreino de Galiçia mandando al señor corregidor y a las demas justicias a que lo agan assi publicar y cumplir= y ansi mismo ninguna persona cargase mercadurias ni mantenimientos ni otras cosas de estos rreinos en navios extranjeros para llebarlo fuera de ellos ni en ellos de esta parte a otra direte ni yndirete so las penas contenidas en la dicha çedula rreal...” (A.G.G.-G.A.O., R.15).

219 “Señor, La Provincia de Guipuzcoa dize que el rrey nuestro señor padre de vuestra magestad que aya gloria el ano passado de 68 mando por una prematica que en ningun navio de estrangeros se cargasse ningun genero de mercaderias para nabegarlas a rreynos estraños aviendo navios de naturales de estos y el ano de 77 hordenó que en ninguna manera se llebassen las dichas mercaderias en navios extrangeros y vuestra magestad por una çedula a mandado agora guardar la dicha horden del dicho ano de 77, la qual a ynstançia de la dicha Provincia se suspendio entonzes por cierto tiempo y despues aca ynbiolablemente se a guardado la dicha prematica del dicho ano de 68 y en su cumplimiento siempre que los estrangeros an querido cargar algunas mercaderias an dado y dan pregones para saver si algun natural las quiere llebar en navio propio y esperar tres dias sin rreçevirlas y de no hazerse anssi en des servicio de Vuestra Magestad y daño de la dicha Provincia se siguen muchos ynconvenientes y en particular que por ser la dicha provincia tan esterill como es notorio queda sin bastimentos y provision ninguna por dexar los franzeses traerlos como lo an dexado despues que la dicha çedula se publico rrespeto de ser pocos los fletes que ganan y de que seria mayor la costa aviendo de bolver sin carga, y este dano se a sentido y siente de manera que ya en la dicha provincia no se alla trigo y se a neçesitado a passar ambre y summa neçesidad, y quando por algun rrespeto algunos navios sin embargo de la dicha nueva horden trayan // (fol. r.) a la dicha provincia algun trigo como no pueden llebar

gestiones de la Provincia condujeron a que, para comienzos del mes de junio, se suspendiera la orden que prohibía la carga de barcos extranjeros mientras se desarrollasen en la Corte las deliberaciones oportunas al respecto²²⁰. Tras diversos avatares, una Real Cédula de diciembre de 1609 derogaba definitivamente la orden que actualizaba la Pragmática de 1577, autorizando por tanto la carga de barcos extranjeros, de acuerdo con lo estipulado por la Pragmática de 1568²²¹. Un decreto emitido por las Juntas Generales de 1612, celebradas en Mutriku, reglamentaba la manera en que los alcaldes de las localidades del litoral deberían, en lo sucesivo, aplicar los contenidos de las Pragmáticas de fletes. Los navíos extranjeros contarían con un plazo de tres días para zarpar después de haber pregonado su partida, tras lo cual, únicamente podrían zarpar en el caso de que en dicho periodo no hubiese reclamado la carga ningún barco natural. Además, el que reclamase la carga debería hallarse en el mismo puerto, de manera que limitaba el espacio de acción de las Pragmáticas a los términos de cada puerto, sin que ninguna embarcación estante en otro puerto pudiera reclamarla²²².

Tal como venía sucediendo en anteriores ocasiones, con el suavamiento de los preceptos de las Pragmáticas se reiniciaron las acciones en contra de la pervivencia de los privilegios de

mercaderias en navio propio sera fuerça que, en virtud del privilegio y merced que la dicha provincia tiene, lleven en dinero lo proçedido del trigo que tragieren, lo qual dexan de hazer muchas bezes por llevar lana, fierro y otras mercaderias de estos rreynos, que compran con lo proçedido del dicho trigo, lo qual y el darseles ocasion a que por todos caminos traten de llevar dinero no es el menor ynconbeniente que rresulta en deservicio de Vuestra Magestad cuios derechos rreales reciben daño, assi rrespeto de las mercaderias que salen de estos rreynos como de las que entran en ellos, a que se tubo consideraçion para suspender la dicha horden del dicho año de 77, y tambien el no ser medio para criar marineros y aumentar las fabricas como en echo de verdad no lo es por que los fletes que desde la dicha provincia se ganan para Françia, Flandes, Ynguelatierra ser muy pocos y no tantas las mercaderias que se lleban que aya neçesidad de muchos navios y marineros y los de la dicha provincia en ninguna manera se ynclinaran a esta nabegacion por lo dicho, y por que dende los dichos rreynos para estos no ternan rretorno ninguno, lo qual se dice por esperiençia pues nadie a querido nabegar teniendo en su mano el quitar la carga a los extranjeros mediante la dicha prematica del dicho ano de 68. Por todo lo qual la dicha Provincia umildemente suplica a Vuestra Magestad se sirva de mandar suspender la dicha nueva horden y la del dicho año de 77 y mandar que se guarde la dicha // (fol. v.) Prematica del dicho ano de 68..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9)).

220 "En Consejo de Guerra se a bisto la carta que esa Provinçia escribio a su magestad y el memorial que se a dado en su nombre y otra carta de VM sobre rrepresentar los ynconbenientes que se siguen del cunplimiento de la nueva orden de su magestad de siete de março de este ano despachada por el dicho consejo y se suplica se dexa sacar a los nabios extranjeros el rretorno de las vituallas guardando la ley de que aviendo nabios de naturales sienpre se cargue en ellos y porque lo que el consejo ha acordado se a de comunicar a su magestad, me a ordenado que mientras se sirbe de tomar rresolucion en ello que sera con mucha brebedad avisse a VM que suspenda la execucion de la dicha çedula de siete de março despachada por esta bia quanto a dexar cargar a los nabios extranjeros particularmente a los que vinieren con trigo en conformidad de lo capitulado en las pazes con Francia e Ynglaterra pero guardando puntualmente la orden que esta dada sobre la prelacion de tres dias de los nabios de naturales a los extranjeros de manera que aviendo nabios de naturales sienpre se cargue en ellos y no los aviendo en los extranjeros, y en tomando rresolucion su magestad lo avisare a VM..." (A.M.F., E, 6, V, 1, 4).

221 A.G.G.-G.A.O., R.15.

222 "Este dia la junta mando que las justicias hordinarias desta provincia cada uno en su jurisdiccion en rraçon de la carga de los nabios extranjeros agan dar los pregones conforme a las leyes reales destos reynos para que si hubiere algun natural que quisiere reçivir la dicha carga parezca dentro de tres dias con que los dichos pregones se den estando el tal navio extranjero en el mismo puerto donde se hubiere de cargar // (fol. 14 v.) presto y aparexado asta la verga para recibir la dicha carga y dando fee y testimonio dello agan dar los dichos pregones y no de otra manera con aperçevimiento que se procedera contra ellos por todo rrigor..." (A.G.G.-G.A.O., R.16).

exención que gozaban algunos colectivos. El mismo año de 1608, la Provincia solicitó al rey la derogación de la exención concedida a las embarcaciones menores de 100 toneladas, argumentando que los constructores de barcos experimentaban graves perjuicios con su aplicación, ya que perdían los fletes con los que sufragaban los gastos de traslado de las grandes embarcaciones destinadas a su venta en Sevilla²²³. Las gestiones se dilataron mucho en la Corte hasta que a principios de 1616 el capitán Francisco de Beroiz y Juan López de Arriola, en representación de los constructores navales de San Sebastián, reclamaron su derogación. Así, en marzo de ese año una Real Cédula derogó todas las exenciones concedidas hasta entonces, a excepción de la que poseía Hondarribia, que lo siguió ostentando durante toda la Edad Moderna²²⁴.

Además de esta victoria legislativa, el conjunto de grandes comerciantes y constructores de San Sebastián alcanzó otra de ámbito judicial con la que consiguieron coronar el proceso de adecuación a sus intereses del contenido de las Pragmáticas de fletes. En principio, la eliminación de la exención de la aplicación de las Pragmáticas que venían disfrutando las embarcaciones menores de 100 toneladas pudiera parecer un endurecimiento de esta legislación en beneficio de los propietarios de embarcaciones de mediano y gran porte. Sin embargo, como se acaba de mencionar, los promotores de la derogación de las exenciones no fueron los propietarios de barcos de ese tipo, que por entonces mayoritariamente se destinaban a las pesquerías transoceánicas, aunque de manera eventual se pudieran emplear en el transporte de mercancías. Efectivamente, este sector no mostró mayor interés por adecuar la legislación vigente a favor de sus intereses, siendo los constructores de grandes buques y galeones, fabricados con destino exclusivamente a su venta en Sevilla y a su empleo en la Carrera de Indias, quienes promovieron las gestiones. Con todo, en mayo de 1615, avanzadas ya las gestiones en la Corte a fin de obtener la derogación de las mencionadas exenciones, regresaba de las pesquerías de Terranova de manera prematura el navío *Jesus Maria Gabriel*, propiedad de Sebastián de Handracelai y el capitán San Joan de Echeberri, vecinos de San Sebastián, tras haber perdido toda la armazón y víveres a raíz del ataque corsario sufrido. Llegado este navío a Pasaia, sus propietarios procedieron a demandar a Juan Pérez de Beroiz, Miguel de Hecho y Martín de Ben, encomenderos de comerciantes de lanas de Castilla y Francia, para que les entregasen el cargamento de lana embarcado en dos barcos extranjeros, franceses, de San Juan de Luz.

Puede que ambos demandantes tuvieran conocimiento de las gestiones que se estaban llevando a cabo en la Corte a fin de derogar la exención que beneficiaba a las embarcaciones menores frente a las demandas de fletes de los grandes y que trataran, mediante esta demanda, endurecer también las Pragmáticas en lo referente al cargamento de embarcaciones extranjeras. Esta hipótesis adquiere visos de realidad ante la gran magnitud y la trascendencia de este pleito. Efectivamente, esta demanda superaba con creces los límites de un simple proceso entre dos propietarios de embarcaciones, uno natural y otro extranjero. Es más, ni siquiera llegaron a demandar a los propietarios de las dos embarcaciones de San Juan de Luz.

223 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/21 (P5D17). Véase el documento nº3 del Apéndice Documental.

224 A.M.F., E, 6, V, 1, 3.

Al contrario, denunciaron a los comerciantes que habían embarcado lanas en ambas embarcaciones, pero no a unos comerciantes cualquiera sino a los principales y más poderosos encomenderos de lanas de Gipuzkoa, cuyas redes de relaciones económicas y sociales se extendían, como se podrá comprobar en el último capítulo de esta investigación, desde las más altas esferas de los ámbitos de poder político y económico de la Corte hasta las principales plazas mercantiles de los países de la Europa atlántica. La sospecha de que a ambos demandantes les apoyaba un nutrido grupo de propietarios de embarcaciones guipuzcoanas se hace más evidente teniendo en cuenta que, tras las alegaciones pertinentes de los demandados, demostrando que habían obrado dentro de la legalidad vigente y de acuerdo con los contenidos de las Pragmáticas, a fin de evitar que en consecuencia no prosperara la demanda, a principios de junio de 1615 Juanes de Escorza, vecino de San Sebastián, interpuso una querrela contra los encomenderos. Les acusaba de haber cometido fraude en el procedimiento de los pregones a fin de que ninguna embarcación natural llegara a reclamar las lanas que estaban cargando en los dos barcos extranjeros. Significativamente, los propietarios de estas dos embarcaciones demandadas alegaban que “...pretendiendo quitar para su nabio a mis partes la carga de los suyos y biendo la poca rrazon y justicia que tenían por emulacion y calunia han hecho hazer la dicha denunciacion al dicho Joanes de Escorça yerno del dicho Handracelay y no porque tenga mas fundamento y justificacion la dicha denunciacion...”²²⁵.

Los testigos directos presentados por Escorza no certificaron que en este caso hubiese habido fraude en la ejecución de los pregones. Pero presentó otros que afirmaron, de manera genérica, que habitualmente se cometían fraudes en el procedimiento de los pregones a fin de que se cargaran las embarcaciones extranjeras en perjuicio de las naturales. Estos últimos testigos, además del mayordomo de la Cofradía de San Pedro de San Sebastián, eran todos pequeños comerciantes y dueños y capitanes de embarcaciones. Basándose en estas tenues pruebas y a pesar de las gestiones emprendidas en la Corte por los propietarios de las lanas embargadas, el Corregidor sentenció a fines de octubre de 1615 que las dos embarcaciones, junto con su cargamento, fuesen decomisadas. Dado el carácter trascendental de este pleito y de la sentencia emitida por el Corregidor, Antonio Blandon y Enrique Méndez, en representación también de Antonio Galadir, Pedro Álvarez, Alvar Méndez y Esteban Simeon, todos comerciantes residentes en Madrid, dueños de las lanas decomisadas, junto con sus encomenderos de San Sebastián Juan Pérez de Beroiz y Luis Pereira de Castro, apelaron al Consejo de Castilla. Esta instancia suprema emitió a fines de diciembre de 1616 su sentencia definitiva revocando la sentencia dada por el Corregidor, con todo lo que ello implicaba de establecimiento de una jurisprudencia desfavorable para quienes desearan continuar litigando en materia de fletes en contra de embarcaciones extranjeras²²⁶. Tanto es así que la combinación de la Real Cédula de 1616 derogando las exenciones concedidas a las embarcaciones menores de las 100 toneladas y de la sentencia dada a fines de dicho año por el Consejo de Castilla autorizando definitivamente el cargamento de barcos extranjeros, significó, por una parte, el definitivo restablecimiento de los contenidos de las Pragmáticas de

225 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 259.

226 A.H.N., Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 27981 Exp. 2.

1568 y, por otra, un instrumento legislativo y judicial que sentó las bases para la definitiva mitigación de la conflictividad en torno a los fletes.

En lo sucesivo, nunca más intentó la Corona el restablecimiento de la Pragmática de 1577 y fue la de 1568, que, como se ha mencionado, englobaba, en cierto modo, los distintos intereses que se enfrentaban en torno a los fletes, la que permaneció en vigor. De todas maneras, las amplias concesiones obtenidas por las embarcaciones extranjeras, provocaron que comenzaran a sustituir a los pequeños barcos guipuzcoanos, dedicados al transporte de cabotaje. Tanto es así que en las Juntas Generales de 1616, celebradas en Errenteria, los representantes de los pobladores del puerto de Pasaia solicitaron que a sus pinazas y pequeñas embarcaciones, dedicadas al transporte de cabotaje, en especial, de grasas de ballena y de bacalao, aportados por la flota pesquera labortana, se les reconociera la preferencia de carga frente a los transportistas foráneos. Se quejaban, sobre todo, de la competencia de los pequeños transportistas labortanos y de los de Somorrostro (Bizkaia), que conseguían arrebatárles los fletes, merced los primeros a sus relaciones de vecindad con los dueños de los grandes pesqueros²²⁷ y los segundos a que ofrecerían sus servicios por precios más reducidos, pues la dedicación principal de los transportistas de Somorrostro era el acarreo de mineral de hierro a toda la cornisa cantábrica, de manera que para los que accedían al puerto de Pasaia los productos pesqueros labortanos eran mercancías de retorno, cuyo transporte siempre resulta más barato. En suma, entre unos y otros estaban arrebatando a los pequeños transportistas de Pasaia los fletes de productos pesqueros destinados, tanto hacia occidente, sobre todo a Bilbao, como hacia oriente a Lapurdi.

A pesar de los tintes dramáticos del texto, en que expresaban poco menos que la supervivencia de la flota de pinazas y chalupas de Pasaia, vital en su opinión para el ataje de los buques de la Armada y de comercio, dependía de la pervivencia de sus actividades de transporte, lo cierto es que ésta última actividad era del todo secundaria en su economía. Efectivamente, no se debe obviar el contexto histórico en el que fue redactado, en pleno conflicto con los escabecheros, de manera que este memorial se presentó junto a otro, suscrito por todos los pescadores del litoral, solicitando la preferencia de venta de besugo a los escabecheros frente a la competencia labortana²²⁸. Peligrando la continuidad de la principal actividad marítima de las chalupas y pinazas de Pasaia, la pesca de besugo, a consecuencia del desvío hacia Lapurdi de los escabecheros, puede que los vecinos de Pasaia trataran de asegurarse un sustitutivo, por medio de la obtención de la preferencia de transporte, en caso de que fracasaran sus gestiones en torno a procurarse la preferencia de venta de besugo a los escabecheros. Este extremo se corrobora por el hecho de que con posterioridad, reconducida la cuestión escabechera, los vecinos de Pasaia no volvieron a insistir en su pretendida preferencia de transporte.

Pero el problema de la progresiva sustitución en el transporte de cabotaje de las embarcaciones menores guipuzcoanas por las procedentes del resto de la cornisa cantábrica o

227 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 69,1. Véase el documento nº7 del Apéndice Documental.

228 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 69,1. Véase el documento nº6 del Apéndice Documental.

de Lapurdi persistía. De manera que una década más tarde fue la propia Provincia, reunida en Juntas Generales en Zestoa, la que en 1627 emitió un decreto ordenando la preferencia de carga de las pinazas guipuzcoanas sobre todas las demás²²⁹, aunque no derogaba, ni mucho menos, el contenido de la sentencia dada por el Consejo de Castilla en 1616. Este proceso de sustitución afectaba, sobre todo, al tráfico entre Gipuzkoa y Andalucía, vital para la exportación del hierro y, también, de los barcos, que se construían en Gipuzkoa para la Carrera de Indias. Así las Juntas Generales de 1645, celebradas en Getaria, decretaron que los barcos naturales fuesen preferidos a los extranjeros en la ruta de Andalucía²³⁰. Dos años después, mediante Real Cédula de septiembre de 1647, este decreto fue confirmado por el rey. Con esta modificación se alcanzó la adecuación final de las Pragmáticas de fletes a los intereses predominantes en la Provincia. Prueba de ello es que este decreto, junto con la Real Cédula de 1609 que restablecía la Pragmática de 1568, accedió a rango de Fuero, incluido en el Capítulo VIII del Título XIX de la recopilación foral de 1696²³¹. Todos estos acontecimientos son clara muestra de los intereses que se enfrentaban en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa. De todas maneras, es la documentación judicial la mejor fuente para discernir dichos intereses y sus choques. Efectivamente, la información recabada en los fondos judiciales constituye un valioso medio para comprobar la validez de las hipótesis que hasta el momento se han planteado acerca de la evolución y de las características de los conflictos de intereses suscitados en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes.

Entre toda la documentación consultada se han localizado 29 pleitos en los fondos del Corregimiento de Gipuzkoa, uno en los de la Chancillería, uno en los del Archivo Municipal de Hondarribia y otro en los del Archivo Histórico Nacional, relativos a fletes. Si se atiende a la distribución cronológica de los pleitos se advierte que están agrupados en cuatro fases bien diferenciadas. En primer lugar, 24 procesos, que constituyen la gran mayoría (el 77'5 %), se localizan entre los años 1561 y 1626, es decir, pertenecen al periodo de 66 años, comprendido entre el inicio de la política de fortalecimiento de la Armada que, bajo la denominación de “Nueva Orden”, aplicó Cristóbal de Barros a partir de 1561, y la promulgación del decreto provincial de 1627 que reconocía la preferencia de carga a las pinazas guipuzcoanas. En segundo lugar, los restantes 7 pleitos (el 22'5 %) pertenecen al amplio periodo de casi un siglo de duración que se extiende desde 1633 a 1728. Aunque en este dilatado marco temporal se pueden discernir hasta tres fases más. A la segunda fase, que se desarrolló entre los decretos provinciales de los años 1627 y 1645, que, definitivamente, adecuaron las Pragmáticas de fletes a los intereses predominantes en la economía marítima de Gipuzkoa, pertenecen los dos pleitos de 1633 y 1642. Los tres pleitos suscitados entre los años 1675 y 1682 son los únicos localizados en la amplia tercera fase desarrollada a partir del mencionado decreto de 1645 hasta el inicio del proceso de transformación del sistema de organización de

229 “...Este día la junta confirmo los decretos de las passadas para que los dueños y maestros de pinazas de esta provincia sean preferidos en la cargaçon a los de Vizcaia Galicia y otros estrangeros y los alcaldes hordinarios lo agan cumplir...” (A.G.G.-G.A.O., R.20).

230 A.G.G.-G.A.O., R.26. Véase el documento nº13 del Apéndice Documental.

231 *NUEVA recopilación de los Fueros...*, op. cit., pp. 260-262.

la economía marítima guipuzcoana, acaecida con el advenimiento de la dinastía borbónica. Por fin, los dos últimos procesos, suscitados en los años 1727 y 1728, corresponden a la fase, cuarta, de restauración de la flota y de la economía marítima desarrollada en las décadas iniciales del siglo XVIII (cuadro nº14 del Apéndice Estadístico).

Atendiendo a las características, origen y destino de las embarcaciones implicadas en todos estos pleitos, se constatan una serie de procesos que reafirman la validez de la hipotética evolución económica, planteada a lo largo de este trabajo, consistente en la progresiva sustitución de actividades, como el transporte marítimo, por otras, consideradas más lucrativas. Sustitución que consistió en la especialización de algunas actividades marítimas en sus aspectos más lucrativos²³². Así las pesquerías transoceánicas abandonaron sus caladeros tradicionales y se centraron, mayoritariamente, en aguas de Terranova y del Ártico, la construcción naval destinó sus productos a satisfacer las necesidades de la Carrera de Indias, de la Armada y de las pesquerías, el tráfico de exportación del hierro se desvió, paulatinamente, hacia los mercados americanos, etc.

Atendiendo al origen de las embarcaciones, que determina la tipología de los pleitos, es decir, por una parte pleitos entre barcos grandes y pequeños, todos naturales, y por otra de barcos naturales contra extranjeros, se constata una radical diferencia entre los pertenecientes a la primera fase (1561-1627) y los de las restantes fases (1627-1728). Los de la primera fase la gran mayoría (21 pleitos, el 87'5 % de los pleitos de esa fase) pertenecen a la primera tipología, es decir, son pleitos suscitados entre barcos grandes y pequeños, pero todos originarios de Gipuzkoa. Únicamente en cuatro procesos se disputan las cargas entre barcos guipuzcoanos y extranjeros. Los pleitos de las restantes fases, mayoritariamente (seis pleitos frente a uno), pertenecen a la segunda tipología, en que barcos guipuzcoanos disputan la carga a extranjeros. En suma, se constata la progresiva sustitución de los barcos naturales por los extranjeros en la actividad transportista, proceso culminado con el inicio de la segunda fase, a partir de 1627. Efectivamente, en concordancia con esta distribución tipológica de los pleitos, se ha mencionado que a partir de 1627 la Provincia adoptó medidas legislativas para proteger a sus embarcaciones menores de la competencia de las extranjeras en la ruta de Andalucía.

De todas maneras, las características de esta transformación se hacen mucho más expresivas atendiendo, precisamente, a los destinos de las embarcaciones implicadas en los pleitos. Se constatan importantes diferencias entre los pleitos pertenecientes a la primera fase. Los destinos de las embarcaciones de los nueve pleitos anteriores a 1582 son muy variados. En seis de estos nueve pleitos las embarcaciones iban destinadas a países del norte de Europa

232 Algunos historiadores hacen también hincapié en el estudio de los procesos de sustitución de unas actividades por otras a la hora de analizar la evolución de la economía marítima del País Vasco, en vez de optar, como tradicionalmente se viene haciendo, por explicaciones simplistas que reducen el devenir económico a una simple sucesión de coyunturas de crisis y de crecimiento general. Así por ejemplo Priotti advierte que al modelo comercial imperante a lo largo de gran parte del siglo XVI le siguió, durante las décadas finales de esta centuria, un proceso de intensificación de las relaciones pesqueras y comerciales entre los distintos territorios vascos dispuestos a ambos lados de la frontera del Bidasoa, de intensificación, también, de las relaciones comerciales del País Vasco con el resto de los territorios atlánticos peninsulares, y de progresivo incremento del contrabando, especialmente, en Gipuzkoa. Véase: PRIOTTI, J.P.: "El comercio de los puertos vascos...", op. cit., pp. 193-206; Idem: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 106-107, 139-140.

como Flandes, Inglaterra y Francia. En los restantes tres casos el destino era Sevilla, Andalucía o Portugal, en uno de ellos con extensión al Levante, es decir, al Mediterráneo. En cambio, a partir de la mencionada fecha el destino predominante será Andalucía (Sevilla), con la excepción de cuatro casos dirigidos, uno a San Juan de Luz y los restantes a Francia. Si se ahonda en los detalles y en las circunstancias particulares de los pleitos los cambios se hacen más palpables²³³. La decadencia de la actividad transportista se evidencia por hechos como que el único caso en que se disputan mercancías para el Levante, para el Mediterráneo, sea en el más antiguo de los pleitos, fechado en 1561²³⁴, o que el único caso en que se disputa el transporte de un cargamento de hierro al norte de Europa sea el siguiente en la lista de antigüedad, en que dos naos de dimensiones modestas (de 150 y 100 toneladas, respectivamente) se enfrentaron en 1562 por el transporte de un cargamento de hierro a Bristol²³⁵. Antes se ha mencionado que, a partir de mediados del siglo XVI, el hierro comenzó a ser extraído al norte de Europa, mayoritariamente, por embarcaciones extranjeras a modo de contrapartida de los víveres aportados²³⁶.

Los restantes cinco casos anteriores a 1582 de disputas de cargamentos, destinados al norte de Europa, corresponden a extracciones de lanas a Flandes o Francia, pero todos ellos se suscitaron en circunstancias muy especiales. Por una parte, cuatro de los casos fueron protagonizados por barcos recién construidos y, en todos los casos, sin que aún estuvieran totalmente aprestadas para la navegación. Es decir, sus propietarios precisaban, imperiosamente, capitalizar sus fuertes inversiones en la construcción de las embarcaciones, disputando los cargamentos de lanas a multitud de embarcaciones pequeñas, naturales y extranjeras, destinadas a Flandes y Francia. Es el caso de la demanda de 1581 entablada contra otras embarcaciones pequeñas por Juan de Villaviciosa, vecino de Pasai Donibane, que había construido un galeón de 170 toneladas²³⁷. Al año siguiente el capitán Juan Martínez de Amilibia, vecino de Mutriku, protagonizó dos pleitos contra otras embarcaciones cargadas con lanas para Flandes y Francia, menores a la suya recién construida²³⁸. Años antes, en 1570 fue el capitán Juan Martínez de Mancisidor, vecino de Zumaia, que acababa de construir su nao de 650 toneladas, quien disputó los cargamentos de lana dirigidos a Flandes a diversas embarcaciones menores a la suya²³⁹. Sin embargo al no conseguir su propósito, al año

233 El abandono de la rutas de transporte por la flota guipuzcoana se constata también en la documentación notarial consultada, en el caso de Deba los últimos fletamientos dirigidos a países del norte son de 1586 (A.H.P.G., 2/1927), mientras que las extracciones de lanas detectadas en el siglo XVII, parece que todas ellas iban destinadas a San Sebastián y San Juan de Luz (A.H.P.G., 2/1965) (Véase apéndice nº XXVII). En Hondarribia el último afletamiento destinado a Burdeos es de 1605 (A.H.P.G., 3/435). En Mutriku el último es de 1585, destinado a Dunquerque (A.H.P.G., 1/2587).

234 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 6.

235 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 53.

236 ALBERDI LONBIDE, X.: "La actividad comercial...., op. cit., pp. 227-258.

237 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 404.

238 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 465; CO ECI 481.

239 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 189.

siguiente, en 1571, demandó a otras pequeñas embarcaciones, esta vez destinadas a Andalucía y Portugal²⁴⁰, lo cual es buena muestra de los apuros financieros de Mancisidor y de su inexcusable necesidad de capitalizar sus inversiones, que le llevaron a disputar los fletes a cuantas embarcaciones menores se cargasen, a la sazón, en la costa guipuzcoana.

Por otra parte, el quinto pleito suscitado por el transporte de lanas al norte de Europa, fue protagonizado por Sebastián de Urreizti, vecino de San Sebastián, maestro y propietario de su nao de 200 toneladas, nada más regresar desde Calais, a donde había acudido cargada de lanas. Procedió a demandar a todos los comerciantes de San Sebastián y maestros de embarcaciones extranjeras o menores a la suya que se estaban cargando de lanas para Flandes y Francia²⁴¹. Se trata de un buen ejemplo de las dificultades a las que se tenían que enfrentar aquellos que aún continuaban dedicándose al transporte de mercancías, derivadas no sólo de la creciente competencia de embarcaciones pequeñas y extranjeras, preferidas a las grandes por los comerciantes, sino también, de las propias características del transporte que, debido a tener que trabajar por reducidos fletes o tarifas de transporte y a fin de que resultara lucrativo, obligaba a sus protagonistas a una constante y vertiginosa actividad, minimizando las estancias en los puertos.

No es de extrañar que los inversores navales, progresivamente, sustituyeran esta actividad por otras mucho más lucrativas como las pesquerías de Terranova, de manera que, tal como se observa en estos pleitos, el transporte constituía para las grandes embarcaciones una actividad alternativa, destinada a cubrir eventuales necesidades monetarias, de barcos recién construidos o, incluso, para sufragar los gastos de traslado a Sevilla donde eran vendidos para la Carrera de Indias. Efectivamente, además del mencionado caso de Mancisidor, el primero de los pleitos comentados, el de la nao de 600 toneladas de Urtuno de Guiliztegui, vecino de Ondarroa, que en 1561 pretendió arrebatarse el cargamento a otros barcos destinados a Andalucía o al Levante, su objetivo final era sufragar el viaje a Sevilla, a donde quería trasladar la nao, presumiblemente, destinada a la Carrera de Indias²⁴². Dos años más tarde, en 1563, la galeaza de 200 toneladas del licenciado Ercilla, vecino de San Sebastián, tenía por destino Sevilla cuando reclamó los cargamentos a otras embarcaciones menores²⁴³.

Este hecho se hace más patente en el restante conjunto de quince pleitos pertenecientes a la primera fase, posteriores a 1582. El destino predominante era, salvo en cuatro casos, Andalucía (Sevilla o Cádiz) seguida de Portugal. Además, los cuatro excepcionales pleitos se suscitaron en circunstancias muy especiales, lo cual reafirma el predominio de la ruta hacia

240 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 205.

241 “Sebastian de Urreizti vezino de la villa de San Sebastian dueno senor y maestro de la nao nombrada San Juan que esta surta en el muelle de la dicha villa de porte de mas de dozientas toneladas me querello ante VM de Myguel de Veroiz y de todos los demas mercaderes, cargadores de lanas y otras mercadurias para los puertos , partes y lugares de Françia y Flandes y de los maestros de los navios menores que el myo de naturales y de todos los maestros de navios y azabras y vaxeles françeses y de otras naçiones estrangeros...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 247).

242 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 6.

243 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 52.

Sevilla, a partir de las décadas finales del siglo XVI. El primero se produjo, cuando en 1588 el concejo de San Sebastián inició acciones contra Pierres de Bocal, vecino de San Juan de Luz, acusándole, en primer lugar, de haber cargado una pinaza propia con parte del cargamento de barricas de grasa que había aportado en su nao desde Terranova, en contra de las Pragmáticas de fletes que otorgaban la preferencia a los barcos naturales; y en segundo lugar, de haber procedido a descargar la nao en el puerto de Pasaia, acción prohibida por las ordenanzas municipales de San Sebastián²⁴⁴. Mediante este caso, anteriormente analizado, el concejo pretendía aplicar un escarmiento a fin de que la negociación de las grasas no se ejecutara fuera del propio puerto de la villa. El segundo caso se suscitó cuando la nao de Juan López de Riezu regresó muy tempranamente de Terranova en septiembre de 1605 y pretendió arrebatar los cargamentos de lana de diversas embarcaciones²⁴⁵. Aunque se desconocen las razones de su precipitado regreso, cabe pensar que sufriera alguna calamidad que le indujo a disputar los fletes a otras embarcaciones para cubrir sus pérdidas. El tercer proceso -el cuarto corresponde a su trascendental proceso de apelación sustanciado en 1616 en el Consejo de Castilla²⁴⁶-, muy similar, es aún más expresivo, pues se originó en 1615 cuando Sebastián de Handracelai, vecino de San Sebastián, pretendió hacerse con los cargamentos de lana de diversas embarcaciones extranjeras tras su inesperado regreso de la campaña pesquera en Terranova, tras ser asaltada en el camino por corsarios enemigos que le arrebataron todos sus víveres, necesarios para los meses de pesca. Handracelai pretendía cubrir las pérdidas de su frustrada campaña pesquera, dedicándose, eventualmente, al transporte²⁴⁷.

El carácter secundario de la actividad transportista para las grandes embarcaciones se manifiesta con mayor nitidez analizando los restantes once casos de la primera fase, acontecidos entre 1585 y 1626, en los que, como se ha dicho, los cargamentos litigados iban destinados a Andalucía y Portugal. La mayoría se trataba de barcos de gran tonelaje que precisaban de fletes con los que cubrir sus gastos del viaje a Sevilla. En sólo dos ocasiones los barcos que pretendían arrebatar los cargamentos a otros más pequeños eran de arqueo menor a las 500 toneladas. De los dos casos, el único, al parecer, en que la actividad principal del barco del demandante era el transporte de mercancías, era el navío de Bartolomé de Arrarte, vecino de Deba, de 150 toneladas, que en 1603 pretendió arrebatar los cargamentos de hierro a diversas zabras y otras embarcaciones menores que se cargaban en el puerto de Deba. Pero, una vez más, las circunstancias del demandante eran bastante anómalas, pues al parecer, no tenía aprestado su barco debido a diversas deudas²⁴⁸. El otro caso, suscitado en 1599, cuando Andrés de Presa, a la sazón alcalde de San Sebastián, pretendió hacerse con varios cargamentos, destinados a Lisboa, para su nao de 250 toneladas, también, era bastante especial, pues entre Andrés de Presa y Antonio López, comerciante portugués, dueño de los

244 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Zarandona y Wals, Pleitos Olvidados, C. 1359-1 L. 287.

245 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 912.

246 A.H.N., Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 27981 Exp. 2.

247 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 259.

248 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 281.

cargamentos en litigio, había roces de carácter personal. Efectivamente, el proceder del primero fue bastante sospechoso, pues parece que actuó de mala fe y con el único propósito de perjudicar al demandado. Tal como denunciaba López, solicitó las mercancías que en la zabra de Andrés de Aduna -vecino de Pasai Donibane, y por tanto, exento de la aplicación de las Pragmáticas- transportaba desde Pasaia a San Sebastián, de donde partiría para Lisboa²⁴⁹.

Los restantes nueve procesos corresponden a grandes barcos que pretendían arrebatar los cargamentos a otros menores. Aunque en ocasiones no se expresa la razón de ese proceder, como en los casos de la nao de 700 toneladas de Juan Martínez de Umansoro y el maestre Juan de Errazti, vecinos de Azkoitia, suscitado en 1585; la de 650 toneladas de Juan de Lasalde, vecino de San Sebastián, tesorero del rey en Burgos, en 1587; las dos de 700 toneladas del capitán García de Uribe, vecino de Lekeitio, en 1588; la nao del capitán Asensio de Alzola, de Errenteria, suscitado en 1598; o la nao de 830 toneladas del capitán San Juan de Lizardi, vecino de San Sebastián, en 1601²⁵⁰. De todas maneras, este último caso es muy significativo acerca de los propósitos de los propietarios de las grandes embarcaciones, pues litigó por los cargamentos, no de pequeñas embarcaciones, dedicadas al transporte entre Gipuzkoa y Sevilla, sino de otras tres grandes naos (la de Miguel de Aburruza de 400 toneladas, la de Agustín de Saldías de 450 y la de Miguel de Vergara de más de 500 toneladas). En suma, durante los años de tránsito del siglo XVI al XVII se constata una guerra entre las embarcaciones²⁵¹, sobre todo de gran porte, que querían hacerse con cargamentos para sufragar el viaje a Sevilla. Anteriormente, se comentaba la propuesta hecha por San Sebastián en las Juntas Generales de 1594 de que las Pragmáticas de fletes no afectasen a las embarcaciones comprendidas entre las 200 y las 400 toneladas y que, en lo sucesivo, no se construyesen barcos superiores a las 400 toneladas. Y es que, como se constata en este pleito, esas eran las embarcaciones más perjudicadas por otras de proporciones mucho mayores, como la de 830 toneladas de San Juan de Lizardi.

249 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 528.

250 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 162; CO MCI 377; CO ECI 684; CO LCI 52; CO UCI 102.

251 La situación estaba llegando a tal extremo que algunos propietarios de embarcaciones menores recurrieron incluso al soborno para que los dueños de las grandes no les demandasen. Es el caso de la escritura de obligación y fletamiento sellada entre Juan de Bazterrolaza, vecino de Ondarroa (Bizkaia), y Martín de Careaga, vecino de Hondarribia, dueño de la nao *Santa María Magdalena*, en espera de carga con destino a Sevilla. El primero era dueño de una zabra surta en Ondarroa, cargada de hierro por Miguel de Urrutia, vecino de Elgoibar, así como de un cargamento de hierro que tenía cargado en otra zabra que, a la sazón, se hallaba en Laredo. Ambas embarcaciones se hallaban embargadas tras haber sido reclamado su cargamento por Martín de Careaga en aplicación de las Pragmáticas de fletes. Bazterrolaza se comprometió a entregar a Careaga 200 quintales de hierro de su propiedad más 132 quintales pertenecientes a Miguel de Urrutia para que los transportase a Sevilla. Le pagaría a cambio 4 reales de plata por cada quintal acordado, hubiera completado o no el total del cargamento de los 332 quintales de hierro, con condición de que la nao zarpara inmediatamente. Se comprometía, también, a no embarcar en sus dos zabras ningún otro cargamento que estuviese disponible en cualquier puerto de Gipuzkoa. A cambio de estas privilegiadas condiciones Martín de Careaga se obligaba "...de no les quitar la carga que al presente tienen las dichas dos zabras de Laredo y de el dicho Juan de Bazterrolaza y se aparto de el embargo que en raçon de la dicha carga les tiene fecho a sus dueños..." (A.H.P.G., 1/2618). Días después el cargamento de la nao de Martín de Careaga, junto a las mercancías embarcadas en otras embarcaciones menores, era demandado por el capitán San Juan de Portu, vecino de San Sebastián, dueño de la nao *San Nicolas*, de arqueo superior a las 500 toneladas. Con todo, Martín de Careaga consiguió eludir la acción judicial tras alegar que como vecino de Hondarribia gozaba de la exención de la aplicación de las Pragmáticas de fletes, con lo que pudo continuar viaje a Sevilla sin entregar su cargamento al demandante (A.G.G.-G.A.O., CO MCI, 730).

Pero en otros casos, los objetivos de los propietarios de grandes embarcaciones se expresan con claridad. Así, en 1592 Bárbara de Calviche y Villalpando, viuda del capitán Francisco de Segura, vecina de San Sebastián, a fin de asegurar los fletes con los que sufragar los gastos de traslado a Sevilla de su nao de 550 toneladas, procedió a obtener una Real Cédula que, en atención a los servicios ofrecidos por su marido en la Armada, eximía a su nao de la aplicación de las Pragmáticas, de manera que pudiera arrebatar los fletes a cualquier barco, aunque fueran de mayor tonelaje²⁵². En los restantes casos se trataba de grandes barcos recién construidos y destinados a la Carrera de Indias, cuyos propietarios, que acababan de realizar fuertes desembolsos, precisaban trasladar los barcos lo antes posible a Sevilla para su venta. Es el caso de la nao del capitán San Juan de Portu, vecino de San Sebastián, de más de 500 toneladas de arqueo, construida en 1605²⁵³, o de la nao del capitán Antonio de Luscano de más de 600 toneladas que en 1619 arrebató el cargamento de la nao de más de 560 toneladas del capitán Juan de Amezqueta, ambos vecinos de San Sebastián, que acababan de concluir las obras de construcción de sus embarcaciones respectivas²⁵⁴.

En suma, todos estos pleitos, además de corroborar el carácter secundario del transporte marítimo entre las restantes actividades marítimas de Gipuzkoa y de que para las grandes embarcaciones, destinadas a otros cometidos mucho más lucrativos, no constituía más que una actividad sustitutoria (ejercida en circunstancias especiales, en que sufrieron pérdidas en su actividad principal) o, en todo caso, complementaria (modo de sufragar el viaje de traslado a Sevilla), son una clara muestra de la especialización alcanzada por algunas actividades marítimas a partir de finales del siglo XVI. En el capítulo de la construcción naval se ha estudiado la especialización en la fabricación de grandes barcos destinados a la Carrera de Indias o la Armada, hecho corroborado por estos pleitos suscitados a partir de 1585, que, en gran parte, se referían a grandes barcos destinados a Sevilla. A este respecto, es aún más

252 “El Rey. Por quanto por parte de Barbara de Calviche y Villalpando biuda muger que fue del capitán Francisco de Segura difunto vezina de la villa de San Sebastian en la provincia de Guipuzcoa me ha sido dada rrelacion que el dicho su marido me havia servido muchos años en la mar en las ocasiones de armadas que havia havido en que tiempo y que hultimamente lo havia echo desde las dos jornadas de los años pasados de ochenta y dos y ochenta y tres asta el de ochenta y ocho que haviendo ydo en ella con una nao suya nombrada Santa Barbara de mas de 550 toneladas havia muerto dexandola con hijos pequenos y con mucha necesidad y proveca y la nao muy malparada, lo qual havia todabia continuado mi servicio en mi armada asta principio de este presente año que se havia despedido como parescio por certificacion del contador Bernave de Alvia, suplicandome que atento a ello y que desea embiar la dicha su nao a la Andalucia y que se tome que siendo de menor porte que otras que se aprestan tambien para alla le querran preferir en la carga aprovechandose de la prematuca que para ello ay con que quedava del todo perdida y syn posibilidad para entretenerla, fuese servido de mandar que sin embargo que sea menor puedan los mercaderes cargar en ella las mercaderias que quisieren syn que las mayores se la quiten, y haviendose en mi consejo de la guerra visto y teniendo consideracion a lo que rreferido queda lo he havido por bien, mando al mi corregidor de la dicha provincia de Guipuzcoa, alcaldes ordinarios de ella y otras justicias y personas quales quiera que siendo berdadera la dicha rrelacion por esta vez no quiten ni consyentan quitar a la dicha Barbara de Calbiche de Villalpando ni a los mercaderes que en la dicha su nao nombrada Santa Barbara quisieren cargar sus mercaderias la carga de ellas syno que se la dexen hazer livremente syn que la // (fol. r.) prefieran las otras naos de mayor carga que esta es mi voluntad y por esta vez he sido servido de pensar con ella attento su proveça y lo que su marido con la dicha nave meha servido, dada en la Estella a 29 de otubre de mill e quinientos e noventaydos años...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 691).

253 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 730.

254 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1165.

ilustrativo otro pleito iniciado en 1626, cuando don Juan de Amasa, vecino de Errenteria, que tenía firmado un asiento con la Corona para la fabricación de cuatro galeones para la Armada de Guardia de la Carrera de Indias, pretendió arrebatar los cargamentos a diversas embarcaciones para cubrir los gastos de traslado de dos de los galeones recién construidos. Hay que advertir que este documento afirma que arrebató los cargamentos a los barcos de otros “*fabricadores particulares*”, es decir, otros constructores que estaban cargando sus barcos con el mismo propósito de sufragar los gastos del viaje a Sevilla. Amasa, para conseguir su propósito había establecido, entre las condiciones acordadas de antemano con la Corona, que sus galeones gozaran de preferencia para recibir los cargamentos necesarios a fin de sufragar el viaje a Sevilla²⁵⁵.

Con todo, la adecuación de las Pragmáticas de fletes a los principales intereses en liza, permitió que la conflictividad entre los barcos grandes y pequeños menguara hacia finales de la primera fase de clasificación cronológica de los pleitos. Así, tras la Real Cédula de 1616, que derogaba el privilegio de exención de la aplicación de las Pragmáticas que las embarcaciones menores de 100 toneladas disfrutaban, y de la sentencia definitiva emitida ese mismo año por el Consejo de Castilla, que autorizaba el cargamento de embarcaciones extranjeras de acuerdo con los contenidos de las Pragmáticas de 1568, únicamente, se tiene constancia de la existencia de dos pleitos, los ya citados de 1619 y 1626. Además, en ambos casos la disputa se produjo entre propietarios de barcos de gran porte, aunque de dimensiones diferentes. Esta tendencia a la disipación del conflicto entre barcos grandes y pequeños se confirma a partir del inicio de la segunda fase de clasificación de los pleitos, de manera que a partir de 1633 de los siete procesos conservados tan sólo uno se suscitó por disputar un barco grande los cargamentos de otros menores. Los restantes pleitos se produjeron entre barcos naturales y extranjeros.

A este respecto, son muy elocuentes los dos pleitos suscitados durante la segunda fase de clasificación de los pleitos, la que se extendió entre 1627 y 1645, en que la Provincia promulgó sendos decretos ordenando la preferencia de carga de las pinazas naturales sobre las extranjeras, y, en general, de las embarcaciones naturales que se dirigieran a Andalucía. Efectivamente, de todo lo anteriormente expuesto se deduce que para inicios del siglo XVII la actividad transportista de Gipuzkoa se redujo a la desarrollada por embarcaciones de reducido tonelaje entre distintos territorios peninsulares y archipiélagos cercanos como las Canarias, predominando, por mucho, la ruta de Sevilla. Pero en esta ruta, a la competencia de las grandes naves destinadas a la Carrera de Indias, se sumó la ejercida, progresivamente, por las embarcaciones extranjeras, que merced a la autorización obtenida a partir de la Real Cédula de 1609 y a la sentencia emitida por el Consejo de Castilla en 1616 comenzaron a desplazar a los pequeños transportistas guipuzcoanos, incluso, de las rutas peninsulares. Con todo, las medidas adoptadas por la Provincia para contrarrestar esta creciente competencia extranjera desencadenaron la reactivación de la conflictividad en torno a los fletes, aunque esta vez de manera mucho menos intensiva y centrada en el enfrentamiento entre embarcaciones naturales y extranjeras, tal como sucede en los dos pleitos suscitados durante esta segunda fase. En 1633 Juanes de Echeberria Barrendegui, vecino de San Sebastián, demandó a

255 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 661.

Manuel de Amezquita, mercader portugués, por haber entregado a un barco francés el cargamento que le había prometido, destinado a Málaga²⁵⁶. En 1642 Juanes de Oñaz, vecino de Azpeitia, demandó a Gaspar de Arriola por haber cargado hierro en un barco inglés, estando el suyo de 100 toneladas cargándose con destino a Sevilla. El demandado alegó que al no superar las cien toneladas, es decir, al constituir un barco menor, no podía reclamar fletes a nadie, pues el objetivo de las Pragmáticas era el fomento de barcos de grandes dimensiones²⁵⁷.

El decreto de 1645, otorgando la preferencia a los barcos naturales destinados a Andalucía, pretendía atajar estos abusos y parece que resultó exitoso, pues a partir de su promulgación no se suscitó ningún otro pleito relativo a fletes en Gipuzkoa hasta 1675. Efectivamente, entre 1675 y 1682 hay constancia de tres pleitos que constituyen los únicos suscitados hasta las transformaciones introducidas en la economía marítima a partir del acceso de la dinastía de Borbón al trono. Estos tres pleitos, englobados en la tercera fase iniciada tras la promulgación del decreto de 1645, por su carácter excepcional corroboran el proceso de superación del conflicto en torno a la carga de embarcaciones que el citado decreto dio lugar.

El primero de los tres pleitos se produjo en 1675, cuando la fragata de guerra de 150 toneladas, cuya principal dedicación era el corso, propiedad de Pedro de Bazterrechea Goldibar, vecino de San Sebastián, y otros interesados extranjeros, reclamaron su cargamento al navío de 350 toneladas del flamenco Gerardo Vansitart, residente en San Sebastián²⁵⁸. Es decir, una vez más se patentiza el carácter secundario del transporte para las embarcaciones dedicadas a otras actividades mucho más lucrativas, como el corso. En este caso se desconocen las razones inmediatas que indujeron a esta fragata corsaria a dedicarse al transporte, aunque bien pudiera ser el desempleo o el descenso de los beneficios derivados del corso. La firma en 1668 del Tratado de Lisboa, que ponía fin a los enfrentamientos entre España y Portugal, y de la Paz de Aquisgrán, que hacía lo propio con la Guerra de la Devolución (1667-1668) entre Francia y España, significaron el fin de los continuos enfrentamientos bélicos que sostuvo la Corona desde el inicio de la Guerra de los Treinta Años (1618). Se terminaron, también, los grandes beneficios que el corso obtuvo a lo largo de esos cincuenta años. El inicio en 1672 de la Guerra de Holanda contra Francia no debió compensar las pérdidas experimentadas por los corsarios guipuzcoanos, entre otras razones, porque en territorio vasco los conflictos bélicos eran mitigados por los Tratados de Conversa y porque el principal teatro de operaciones de esta guerra, los Países Bajos y Flandes, se hallaba demasiado lejos. Aunque es, también, innegable que la actividad transportista volvía a ser atractiva, aunque no constituyese más que un sustitutivo.

El siguiente pleito, iniciado en 1680, es, si cabe, más expresivo al respecto. En esta ocasión era el Veedor don Cristóbal de Olazabal y Acorda, vecino de Errenteria, quien pretendió arrebatar los cargamentos a los propietarios de diversas fragatas de guerra, ex-corsarias,

256 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 843.

257 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1084.

258 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2214.

eventualmente dedicadas al transporte, para proveer de mercancías a su recién construida nao de 350 toneladas, destinada a Cádiz. El capitán Tomás de Bildasola, propietario de una de las mayores fragatas, superior a las 100 toneladas, alegaba a su favor que la suya no era una embarcación pequeña, calificativo reservado, a todas luces, a las que no superasen dicho tonelaje, y que en consecuencia no le debía entregar la carga²⁵⁹. Esta dedicación de las fragatas corsarias al transporte coincide con otro corto periodo pacífico que se extendió desde la firma de la paz de Nimega en 1678, que terminaba con la Guerra de Holanda (1672-1678), hasta el inicio de la Guerra de las Reuniones en 1683. En suma, otro remanso pacífico para los inversores en la actividad del corso, de manera que se veían precisados a emplear sus embarcaciones en otras actividades transitorias como el transporte de mercancías.

Únicamente se puede considerar que el proceso iniciado en 1682 se produjo en circunstancias “normales”, cuando el capitán Manuel de Beasoain, vecino de San Sebastián, administrador del galeón construido por cuenta de don Francisco de Pineda y Salinas, vecino de Sevilla, pretendió arrebatar la carga al navío inglés fletado por Guillermo Flancland, comerciante inglés residente en San Sebastián. Este pleito es un buen exponente del progresivo interés de los inversores guipuzcoanos por el comercio, sobre todo destinado a Indias, acaecido durante la segunda mitad del siglo XVII, como más adelante se hará hincapié. Tras la sentencia favorable a Beasoain, emitido por el recién creado Consulado, Flancland apeló al Corregidor, quien sentenció a su favor, en atención a que las Pragmáticas no comprendían este caso, pues el navío inglés se hallaba en Getaria y el galeón en Pasaia²⁶⁰. En 1683 Beasoain recurrió al amparo de la Provincia, pero éstas trataron de desentenderse del caso, alegando que no les correspondía intervenir por no ser guipuzcoano, sino sevillano, el propietario del galeón. Beasoain recurrió a un fraude frecuente, como poco después se corroborará, presentando como copropietario del galeón a Santiago de Arribillaga, vecino de San Sebastián, con lo cual la Provincia se hallaba obligada, por Fuero, a intervenir a su favor²⁶¹. Pero la Diputación no deseaba inmiscuirse en este conflicto, que se intuía sería largo y complejo, con que se limitó a aconsejar que llegasen a un arreglo “...*los duenos naturales de navios, y los hombres de Comercio, y se avoquen todos, y hagan, y tomen la dicha buena forma, para que por este medio, y su execución se aumente el Comercio...*”²⁶².

Detrás de Santiago de Arribillaga estaban todos los comerciantes guipuzcoanos, que invertían caudales en el armamento de barcos, dirigidos, especialmente, a Indias, de manera que apeló la sentencia con apoyo de la Provincia ante la Chancillería de Valladolid²⁶³. En vista de que los autos emprendidos por este tribunal se dilataban en exceso en 1686 los grandes comerciantes de San Sebastián optaron por buscar el apoyo de la Provincia, reunida en las Juntas Generales de Zestoa. Pero de nuevo, la Provincia se desentendió de este

259 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1652.

260 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2214.

261 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/42.

262 A.G.G.-G.A.O., JD, AJF, Fotocopias 7,4.

263 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/42.

contencioso y acordó no emitir decreto alguno en espera de la sentencia de la Chancillería de Valladolid. Además, ordenó a los “...Dueños de Navios, Fabricadores, y partes interesadas, que hacen cargazones, y embazos de los Frutos, y maniobras en esta Provincia, para remitir á la Andalucía...” que llegasen a un arreglo mientras la Chancillería sustanciase los autos²⁶⁴. Este tribunal, en diciembre de 1688 emitió, por fin, una Real Ejecutoria mandando que, en lo sucesivo, en caso de litigios por fletes entre barcos naturales y extranjeros, aunque los segundos ofreciesen tarifas más reducidas, en razón de la preferencia, se deberían entregar las cargas a los naturales, que efectuarían el servicio por un justo flete ajustado o arreglado por las justicias ordinarias de cada puerto, de acuerdo con lo que habitualmente montasen²⁶⁵. Tras esta Real Ejecutoria no hay constancia de que se suscitaran más pleitos hasta que en 1727 dieron inicio las que se han englobado en la última fase de la clasificación, precisamente, en un momento en que comenzaba a restaurarse la flota guipuzcoana, perdida a consecuencia de la batalla de Cabo Passaro (1718), y en que se estaban gestando importantes transformaciones en el sistema de organización de las actividades marítimas de la provincia. Por tanto, estos pleitos serán analizados más adelante, como integrantes de los conflictos acaecidos durante ese proceso de transformaciones.

Los datos contenidos en estos pleitos son indispensables para el conocimiento de los intereses que empujaban a los comerciantes guipuzcoanos a preferir la contratación de los servicios de barcos de pequeñas dimensiones o de procedencia extranjera²⁶⁶. Los comerciantes argumentaban que del empleo de grandes barcos para el transporte de mercancías experimentaban graves inconvenientes que no tenían lugar con el uso de los de menores dimensiones. Por una parte, afirmaban que los grandes barcos sufrían graves demoras en todas las operaciones de apresto, estiba, navegación y descarga. Sus labores de apresto se complicaban mucho, pues no podían zarpar completamente aparejados y artillados de puertos de condiciones de acceso complicadas, como el de Deba, de manera que tras su partida debían acudir a puertos refugio como el de Getaria o el de Pasaia a completar la instalación de sus arboladuras y artillería²⁶⁷. Al ser muy grande su capacidad de carga y a fin

264 A.G.G.-G.A.O., JD, AJF, Fotocopias 7,4.

265 “...en carta executoria real que esta cofradia obtubo en la Real Chanzilleria de Valladolid el dia ocho de diziembre del año de mil seiscientos y ochenta y ocho que conservan Vms en el archivo de la Casa, se ordena expresamente que no envargante que los extranjeros quieran fletar o tengan fletados sus navios en menores precios que los naturales se pague a estos lo que sea justa y combeniente segun lo que ordinaria y comunmente se suele llevar por ellos y que lo tasen y moderen las justizias donde se hiciesen las cargazones para que con este alivio puedan alentarse a fabricas y navegacion...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2755; CO MCI 2738; CO MCI 2754).

266 Algunos de los testigos presentados en el pleito de 1615 afirmaban que, “...ordinariamente las lanas y otras mercaderías los dueños de ellas y encomenderos procuran darlas a extranjeros y por la mala horden que ay en esto muy pocas vezes o ninguna los naturales dueños de navios llevan carga ninguna de que ay quexa general de la mala horden que se tienen en ello y en los pregones...que no save mas de que toda la carga lleban sienpre los extranjeros aunque ayan navios naturales en el puerto y los mercaderes y sus encomenderos procuran por todas las vias que pueden darlo a los dichos extranjeros por ser los mas de los mercaderes cargadores franceses y portugueses que rresiden en Francia y otros rreinos estraños y por la mala horden que ay en esto los dueños de navios naturales estan perdidos y arruynados y se desaniman a fabricar nabios nuevos viendo el poco provecho que tienen por raçon de lo rreferido...” (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 259).

267 En 1570 Juan Martínez de Mancisidor, propietario de una nao de más de 650 toneladas en espera de carga en el puerto de Deba, a las alegaciones de los comerciantes de que su embarcación no estaban lista para navegar respondía,

de que los viajes resultasen productivos, sus propietarios procedían a la espera de largos períodos de tiempo en espera de completar su cargamento. Estas apreciaciones de los comerciantes no constituían meros pretextos en contra de los propietarios de los grandes barcos. Así, en el pleito suscitado por impago de soldadas a la tripulación de la nao *Nuestra Señora de Arançaçu*, construida en 1599 y destinada a su venta en Sevilla, consta que permaneció en el puerto de Zumaia en espera de completar su carga nada menos que seis meses, desde octubre de 1599, en que recibió las primeras mercancías, hasta fines de abril de 1600²⁶⁸. Los comerciantes, que primero entregaron sus mercancías, tuvieron que aguardar largo tiempo en espera de su transporte y venta en Sevilla, lo cual constituía un grave perjuicio para sus intereses.

Este proceder resultaba muy lesivo para los intereses mercantiles, ya que, además, de las pérdidas derivadas del propio atraso en la venta y liquidación de sus productos, repercutía en la multiplicación de las demoras a consecuencia de no haber llegado a tiempo las mercancías a la partida de determinados convoyes o flotas que zarpaban, anualmente, hacia distintos destinos, caso de las famosas flotas de la Carrera de Indias, o de otras, como la que zarpaba desde Santander, cargada de lanas, con rumbo a Flandes a fin de evitar las agresiones corsarias iniciadas a partir de la rebelión de los Países Bajos²⁶⁹. De todas maneras, tampoco faltaron los casos contrarios de enfrentamientos suscitados por haber zarpado algún navío sin

“...porque segun arte de nabegar no puede salir de la dicha ria con los dichos mastereos y artilleria y con mas aparejo del que tiene y los dichos aparejos y artilleria segun orden // (fol. 100 v.) de nabegar ha de resçivir en saliendo a alta mar en el puerto de Guetaria o Pasaje a donde saliere, y en caso que tuviera los dichos aparejos puestos la dicha nao se le huvieran de quitar para salir de la dicha ria y canal y todas las naos crecidas que se hedifican de nuebo salen con los aparejos forma y manera que esta edificada y adreçada la dicha nao y no con mas aparejos suelen començar a resçivir carga...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 189).

268 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 594.

269 Los propietarios de los tres barcos embargados a petición de Juan Martínez de Mancisidor en 1570, se valieron de la obligación impuesta por la Corona para navegar “en conserva”, es decir en convoy, a Flandes para procurar una real orden favorable a su partida a fin de evitar no llegar a tiempo a la salida del convoy: “Liçençado Lara de Buyza nuestro corregidor de la provinçia de Guipuzcoa. Porque habemos sido ynformado que en la ria de la villa de Deva de esa provinçia ay tres naos nuevas cargadas de sacas de lanas para los estados de Flandes las quales han cargado çiertos mercaderes y que vos las haveis mandado detener en virtud de lo que os habemos escripto y mandado para que no se dexen yr ningunos navios a los dichos estados por el daño que podrian reçibir de los cosarios armados que andan haziendole, lo qual diz que se guardo el ano pasado por que no hubo ninguna cargazon, pero que este año como es notorio han nabegado muchos navios de lanas para los dichos estados sin que por las justiçias se les aya estorbado, y que como los mercaderes no cargaron el dicho año pasado y agora hazen sus cargazones con tanta nesçesidad, dexado a parte el daño que en nuestros derechos reales se reçibe, es muy grande el que se haria a los dichos mercaderes, y que para ebitar los dichos ynconvinientes convernía que diesemos liçençia para que pudiesen navegar las dichas tres nabes y llebar las lanas que tienen cargadas, y queremos saber que nabes son las susodichas y cuyas y de que porte y si estan cargadas y de que mercaderias y quien las ha cargado y si estan prestas para navegar y bien armadas y en horden de gente artilleria armas y munijones, y si las haveis detenido por la causa susodicha o por otra, os mandamos que nos embieis relaçion particular de ello, para que vista mandemos proveer lo que combenga, y si las dichas naos estan bien proveydas de gente artilleria y munijones y de manera que se puedan defender si encontraren con algunos corsarios darleseis liçençia para que puedan hazer el dicho viaje en conserba de las siete naos que el prior y consules de Burgos tienen cargadas de lanas y prestas en Santander para partir para los // (fol. 43 r.) dichos estados de Flandes dando fianças y seguridad bastante en que se obliguen que haran el dicho viaje en la dicha conserva y no de otra manera y en caso que no puedan yr en ella o oviere otra causa porque no se devan dexar partir embiarnoseis la dicha relaçion, la qual firmado de vuestro nombre signada de escrivano çerrada y sellada en manera que haga fee, hareis entregar a la persona que esta nuestra carta os presentare. De Madrid a XIII de septiembre 1570.” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 189).

aguardar al correspondiente convoy. En 1677 Pedro de Arocemena Garmendia y don Pedro de Rivanegra, comerciantes de San Sebastián, junto con Juan Breisen, Diego Parent, Ambrosio Cusin y Francisco Surmont, comerciantes flamencos, residentes en San Sebastián, iniciaron acciones ante el alcalde de dicha ciudad contra Enrique Seseman, comerciantes alemán, residente también en San Sebastián, a fin de que esperara al siguiente convoy que zarpase desde Santoña hacia Flandes. Habiendo cargado de lana la fragata de Seseman con destino a Flandes, llegó la noticia de que el convoy, que se estaba aprestando en Santoña, tenía por destino Lisboa. Entonces Seseman pretendió navegar en solitario, pero los comerciantes cargadores de la lana le demandaron ante la justicia para que aguardase al siguiente convoy que zarpase desde Santoña, alegando que lo contrario era muy arriesgado, pues los seguros les cubrían el cargamento, únicamente, a condición de que se transportara en convoy²⁷⁰.

Los testigos, presentados por los cargadores, corroboraron que desde hacía años se navegaba a Flandes en convoyes que se reunían en Santoña²⁷¹. Seseman alegaba que no había acuerdo expreso con los cargadores para navegar en convoy y que de haber acordado así deberían haberle pagado lo correspondiente a las demoras y mayores fletes por las pérdidas ocasionadas por la espera²⁷². En suma, este pleito es una buena muestra de lo exagerado de

270 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 672.

271 Uno respondía: "...a la quarta pregunta dixo que lo que en su raçon save y puede decir es que haviendo por de medio concierto entre los dueños de navios marchantes y cargadores en los tales navios a visto siempre el testigo en todo el tiempo que asiste en esta ciudad que abra veinte y ocho años poco mas o menos que los navios de marchante que se an cargado en esta ciudad por diferentes mercaderes con la carga que tenían yban al puerto de Çentoña en donde aguardavan expresamente al comboy para ir en su conserva con mas seguridad y en esta costunbre siempre an estado y estan a hazer semexantes viaxes los dichos navios marchantes aguardando expresamente al comboi, y muchas vezes tambien se a visto aguardar los comboies a los navios de marchante // (fol.19 v.) especialmente a los navios de Vilvao que necesitan para su salida el que aia aguas bivas y otras vezes se detienen por lo mucho que tienen que haçer para su salida...".

Y otro: "...a la quarta pregunta dixo que segun el testigo a sido y es hombre de negocios de mucha esperiencia demas de // (fol. 21 v.) treinta años a esta parte save por esta razon especialmente aviendo concierto entre partes que es husso y costumbre comun que los navios de marchante, especialmente en tiempo de guerras vibas como con efecto las ay al presente entre ambas coronas de españa y francia y sueçia tienen obligacion precisa de aguardar a comboi para ir en su conserba al puerto para donde se dirige su viaxe sin faltar en su navegacion, porque de otra suerte el tal comboy no lo acompañase sin faltar (ROTO) salvando los futuros contingentes no viene a ser comboi haciendo lo contrario ni los dueños de semexantes navios de marchante cumplen con su obligacion sino dando comboi que le acompañe con expresa orden para ello y atendiendo a estas rraçones save el testigo que el dicho Pedro de la Branda y el dicho Seseman tienen obligacion de aguardar a comboy que le asista asta conseguir su viaxe. Y save por lo conseqüente el testigo que el navio nombrado el Guerrero cuyo dueño es el dicho Henrique Seseman y otro navio grande que vino de quenta de Abran Baquer mercader Olandes que, a dos años poco mas o menos vinieron al puerto y muelle de esta çidad con diferentes cargas de mercaderes y se volvieron a cargar de lanas y otros generos aguardaron expresamente en el puerto de esta ciudad y en el de Çentoña mas de tres meses y al cavo de ellos partieron para su viaxe en conserva de comboy..." (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 672).

272 "...que no teniendo como no tiene echo el dicho concierto con los // (25 v.) cargadores de que el dicho navio San Francisco havia de yr expresamente en comboi mas de que les dixo hiria con el que se aguardava en tal casso puede dar orden el declarante al capitan para que solo pueda navegar y proseguir su viaxe sin aguardar a comboi y si los dichos cargadores quisieren que el dicho navio San Francisco este aguardando a comboy a de ser obligandose ellos a pagar los costos de la detencion y de mexorar los fletes (ROTO) como a sucedido con otros diferentes navios que (ROTO)n de partir de Vilvao por haver pedido los cargadores a los maestros y dueños de navios aguardasen a comboi y por aguardar asi mexoraron sus fletes como esto es publico y que el declarante combendra en que se detenga el

muchos de los inconvenientes achacados por los comerciantes a los barcos de grandes dimensiones. Efectivamente, afirmaban que los grandes barcos sufrían importantes demoras, pero como se acaba de comprobar en este pleito, a fin de abaratar las primas de los seguros, preferían sufrir demoras, en espera de los convoyes, en perjuicio de los propietarios de las embarcaciones. Por fin los alcaldes de San Sebastián sentenciaron en contra de Seseman, obligándolo a aguardar al siguiente convoy, sentencia que sería corroborada por el Corregidor.

Con todo, los propietarios de grandes barcos, precisamente a fin de completar su cargamento, aceptaban mercancías destinadas a distintos puertos, aunque ubicados en una misma ruta, en ocasiones, muy alejados los unos de los otros, lo cual repercutía en la ampliación de las demoras, ya que, a las sufridas en el puerto de partida, había que sumar las experimentadas en los distintos puertos de escala²⁷³. En este caso, añadían que a los perjuicios derivados de las demoras había que sumar el enorme aumento de los riesgos de desastre, que se multiplicaban por cada escala que hiciesen los navíos. En suma, los comerciantes argumentaban que para navegar en determinadas rutas, como las que se dirigían al norte de Europa, los grandes barcos resultaban mucho más peligrosos que los pequeños. Su gran calado impedía que pudiesen arribar a cualquier puerto en caso de que las inclemencias les obligaran a ello. El calado excesivo de estas embarcaciones para las condiciones de acceso de muchos puertos del extranjero dificultaba enormemente las labores de arribada y partida, lo cual repercutía en el mencionado incremento de los riesgos y de las demoras, en espera de condiciones atmosféricas y marítimas favorables. En este sentido afirmaban, incluso, que por las mencionadas causas los grandes barcos no se arriesgaban a navegar en invierno²⁷⁴.

Esta “inseguridad” de los grandes barcos repercutía en el encarecimiento de las primas de los seguros. Efectivamente, a mayor tiempo de viaje, pero sobre todo, a mayor número de escalas y mayor volumen de mercancías transportadas de una sola vez, las primas de los seguros se encarecían notablemente, dándose incluso el caso de que los aseguradores se negaran a asumir los riesgos de cargamentos excesivamente grandes, sobre todo siendo los riesgos muy elevados como en los casos mencionados²⁷⁵. Los mercaderes se mostraban favorables a diversificar los riesgos, de manera que preferían enviar las partidas de mercancías, destinadas a un mismo puerto que entrañaba ciertos riesgos, distribuidas en

dicho su navio en caso que los dichos cargadores lleguen a combenir con el en mexorar dichos fletes y averias y de pagar todos los demas gastos que tuviere el dicho navio por caussa de semexante detencion y esto responde...” (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 672).

273 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 52; CO MCI 247; CO ECI 481.

274 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 404.

275 “...Yten si saben que si se diese lugar a lo que el dicho Juan Martinez pretiende los mercaderes que tienen cargadas sus haziendas ternian grandisimo dano e perjuyçio porque perderian los premios de los seguros que estan fechos en las dichas tres naos y demas de ello no abria quien quisiese asegurar las mercaderias que fuesen en la nao del dicho Juan Martinez por no ser segura para navegacion de Flandes por la mucha agoa que trae y por la mucha cuantia que montaria las mercaderias de sacas que podria llebar que montaria mas de çient y çinquenta mill ducados y ello es la verdad y publico y notorio...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 189). Véase también: A.G.G.-G.A.O., CO MCI 247; CO ECI 481; CO LCI 281.

varias embarcaciones de pequeñas dimensiones, antes que en una grande. Así, en caso de pérdida de una embarcación siempre cabía la posibilidad de salvar parte de la carga, embarcada en otras naves²⁷⁶. Los daños al cargamento se podían producir, incluso, con la propia aplicación de las Pragmáticas de fletes, pues en las tareas de trasbordo de las mercancías de un barco pequeño a otro grande, realizadas en su cumplimiento, los mercaderes denunciaban que se provocaban importantes daños a los cargamentos, especialmente a las sacas de lana²⁷⁷.

En suma, los mercaderes preferían fletar pequeñas embarcaciones, o de procedencia extranjera, que, generalmente, eran de pequeña envergadura. Los grandes barcos no eran aptos para el transporte, que desde la Baja Edad Media se ejercía en el Atlántico europeo, pues habían sido diseñados para otros cometidos como eran las grandes pesquerías o los viajes transatlánticos. Efectivamente, del análisis de todas las “cartas de afletamiento” o escrituras de fletamento redactadas entre los inicios del siglo XVI y los mediados del siglo XVII y recopiladas en el curso de esta investigación se deduce que la inmensa mayoría se redactaron específicamente para la contratación de los servicios de embarcaciones de reducidas dimensiones. Aunque es cierto que rara vez se especifica el tonelaje de los barcos contratados predominan de forma abrumadora las denominaciones de embarcaciones de reducido porte como zabras, pinazas, bajeles, pataches o carabelas. Es más, se observa que el fletamento de embarcaciones denominadas naos o galeones se produce predominantemente durante la primera mitad del siglo XVI. Se trataría de aquellas embarcaciones de tamaño medio empleadas en el transporte de manera específica y que a partir de mediados de dicho siglo se dejaron de construir, ocasionando la alarma de las autoridades de la Armada. En adelante predominarían en el transporte las embarcaciones menores, casi de manera absoluta (cuadro nº15 del Apéndice Estadístico).

La reducción de las demoras, de los riesgos y, en suma, de los gastos compensaban con creces las mayores tarifas, que las pequeñas embarcaciones cobraban por sus servicios. Una vez más del análisis de las “cartas de afletamiento” se deduce, sin ningún atisbo de duda, que las tarifas de transporte cobradas por las embarcaciones menores eran considerablemente más elevadas que las correspondientes a barcos de grandes dimensiones. A pesar de todo, debido al cúmulo de razones que se acaba de mencionar los comerciantes preferían la contratación de los servicios de las pequeñas embarcaciones aunque ello supusiera un notable encarecimiento de los gastos de transporte. Además, tal como anteriormente se citaba, las tarifas exigidas por las embarcaciones de dimensiones medias experimentaron un notable encarecimiento hacia los años 60 del siglo XVI, reduciéndose notablemente la diferencia con respecto a las tarifas exigidas por las menores. Quizás, este alza de las tarifas constituyó el último ensayo de los propietarios de barcos medianos aún dedicados a la otrora boyante actividad del transporte naval por incrementar sus ingresos, en un intento de acercarse a los crecientes beneficios que los propietarios de embarcaciones mayores obtenían en otras actividades como las pesquerías de Terranova o su venta en Sevilla. Ello debió acelerar el proceso de sustitución de las embarcaciones de tamaño medio por las de origen extranjero o de menores dimensiones. Así,

276 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 247; CO ECI 912.

277 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 247; CO ECI 404.

mientras las tarifas cobradas al transporte del hierro por las embarcaciones grandes permanecieron estancadas durante las décadas finales del siglo XVI y las iniciales del XVII, las de las menores no dejaron de crecer, de manera que la tarifa correspondiente a cada quintal de hierro transportado desde Gipuzkoa hasta Andalucía -sobre todo a Sevilla o Cádiz-, fue continuamente ascendiendo: en 1575-1580 rondaba los cuatro reales de plata, en 1585-1590 oscilaba entre cuatro reales y medio y cinco reales, en 1595-1625 entre seis y siete reales y posteriormente ascendía ya a en torno a diez reales²⁷⁸. A pesar de esta continua inflación se constata que los comerciantes continuaron prefiriendo el fletamento de pequeñas embarcaciones para el transporte de sus mercancías entre puertos ubicados en torno a la Península Ibérica (cuadro nº16 del Apéndice Estadístico).

En suma, ante esta indiscutible evidencia, caen por su propio peso las hipótesis, tradicionalmente mantenidas en la historiografía vasca, de que una de las causas que desencadenaron el inicio durante las décadas finales del siglo XVI de una supuesta “crisis” de larga duración de las actividades marítimas, en general, fue la incapacidad para competir de las obsoletas y caras embarcaciones guipuzcoanas frente a las modernas flotas mercantes extranjeras, que ofrecían sus servicios por tarifas mucho más baratas. En este sentido, es muy significativo el caso acaecido en 1626 cuando don Juan de Amasa, vecino de Errenteria, que estaba construyendo, en virtud de un asiento firmado con la Corona, varios galeones para la Armada de Guardia de la Carrera de Indias, pretendió cobrar la misma tarifa que percibían las embarcaciones menores por el transporte a Sevilla de diversas mercancías, arrebatadas a otras grandes embarcaciones. Amasa quería cobrar doce reales y medio de vellón por quintal transportado, en vez de los ocho reales y medio que los dueños de los barcos embargados habían acordado cobrar²⁷⁹.

Los mercaderes y los propietarios de las embarcaciones menores, a fin de evitar que en

278 La razón por la que únicamente se tienen en cuenta las tarifas correspondientes al transporte del hierro es que es el más habitual de las mercancías consignadas en la documentación, al menos, el único que permite la realización de una seriación que permite observar la evolución de las tarifas de flete sin lagunas importantes. Además la importancia capital de las exportaciones de este producto en el seno de la economía de Gipuzkoa contribuye a que el estudio de la evolución de sus tarifas de transporte sirva como un indicador suficientemente significativo para el conocimiento de la evolución de las tarifas de flete en general, sin que esta reducción, efectuada por la citada causa metodológica, suponga una grave disminución del grado de fiabilidad de las apreciaciones que se han realizado al respecto.

279 Los mercaderes alegaban que “...la parte contraria no ha querido alegar ni fundar su derecho y de que sin embargo de que los dichos capitanes Antonio de Luscano y Andres de la Puebla quieren recibir y portear las mercaderías de mis partes por los ocho reales y medio el quintal tiene prelación y privilegio para quitarles la carga y obligar a mis partes ha que le paguen mayor y mas subido precio de los dichos ocho reales y medio por quintal por que sería pretension contra derecho y justicia. Lo otro conforme esto tanpoco puede hazer fundamento el contrario en que mis partes ayan dado doze reales y medio por cada quintal de la carga que an dado y cargado en zabras particulares por que es muy ordinario el dar un tercio mas en cada quintal a las azabras que a los navios de alto bordo y del porte que los de los dichos capitanes Antonio de Luscano y Andres de la Puebla y de Joan de Amassa por las causas y razones particulares que para ello ay y por que en las tales azabras no solo ba laazienda con mayor comodidad y mas segura costeando de un puerto en otro tomandole quando sobreviene alguna tormenta o descubren cossarios y piratas, sino llega y consigue su biaxe con mayor presteça y brevedad por que muchas vezes los cargadores por obligacion que tienen de cumplir con su obligacion y assientos y contratas aletan para mayor brevedad las tales zabras y pataches dandoles mayor precio en cada quintal de carga que a las naos de alto bordo y porte que las del contrario y esto estan asentado entre los cargadores por sus comodidades particulares que no ay duda...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 661).

aplicación de las Pragmáticas les fueran arrebatadas las mercancías por los grandes barcos recurrían a diversas maniobras, desde iniciar gestiones en la Corte a fin de que el rey secundara sus intereses²⁸⁰, hasta cometer diversos fraudes. El abanico de los fraudes era muy amplio. Así procedían a extraer las mercancías fuera de la jurisdicción de las autoridades de Gipuzkoa, recurso muy habitual en localidades fronterizas con Bizkaia, como Deba, de donde trasladaban los productos de noche a Ondarroa²⁸¹. Había otras prácticas más sutiles como no hacer los pregones debidamente²⁸², o proceder a la falsificación de los “libros de soborno” o registros de embarque de mercancías, que consistía en asentar fletes o tarifas mucho menores a las realmente percibidas, o, simplemente, dejaban de expresar su cantidad, a fin de que, en vista de las escasas ganancias, los que pretendiesen arrebatárles el cargamento no se decidieran a ello²⁸³.

De todas maneras, el más habitual y eficaz de los fraudes consistía en realizar ventas simuladas, de parte o del todo, de las embarcaciones, a fin de que figuraran como propiedad de vecinos de Hondarribia, que, recuérdese, gozaban del privilegio de exención de la aplicación de las Pragmáticas. De hecho, en siete de los pleitos estudiados figuraban diversas embarcaciones como propias de vecinos de Hondarribia, con lo que consiguieron eludir, a excepción del primer caso acaecido en 1563, la pérdida del cargamento²⁸⁴. Las autoridades de Hondarribia no parece que pusieron demasiado empeño en la persecución de este fraude. Entre sus ricos fondos judiciales, únicamente, se ha localizado un caso de 1598, en que iniciaron acciones contra Miguel de Pica, catalán residente en Pasai Donibane, por haber hecho una escritura falsa de venta de una zabra de 50 toneladas a un vecino de San

280 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 189; CO ECI 404; CO ECI 912; CO UCI 259.

281 “...muchos mercaderes e logeros de esta provincia y de fuera de ella de secreto en pinaças y otras fustas de noche y a horas cautas en fraude de las dichas pragmatikas enbian a Ondarroa e a otros puertos de esta costa de mar mercaderias y las cargan en nabios menores no lo pudiendo azer...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 205). Véase también: A.G.G.-G.A.O., CO ECI 465.

282 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 259.

283 “...es aquel, en juyzio de maeses de naos que entienden de mar, fingido y simulado y por tal le tiene este testigo, por que no asentando escrivano de nao la razon de lo que se paga de fleyte, se puede azer mucho fraude y engano porque quando algun opositor ubiere que por mayor quiere llevar la carga a la nao menor, el tal que tiene tomada la carga como no tiene en el libro asentado quanto lleva de flete por cada cosa, podra poner y asentar despues menor de lo que lleva para que el tal opositor pareciendole poco el flete se aparte de la oposision o ya que no se aya opuesto se dexede de oponer y asi puede aver a causa de ello mucho fraude y engano para el opositor de manera que es nesessario que el escrivano de la nao asiente la razon del conocimiento del cargazon, como // (fol. r.) no esta asentada en el dicho quaderno, el qual por lo que dicho ha no es ni se puede llamar libro de saibornia, y con esta yncubierta y simulacion que dicho ha padeçe fraude la prematica de su magestad que quiere que las naos mayores sean preferidas a las menores, y este testigo tiene esperiençia de que quando algunas vezes acaeçe que el maese de nao que carga quando se recela de algun opositor y cautelosamente aze con el cargador que se asiente en su afleytamiento o contrato menos flete de lo que realmente lleva, si el opositor entiende que el tal flete no es comodo ni lo que mereçe asi su nao como la cargada, a visto este testigo en las partes del Levante que la justicia manda que dos buenos hombres maestros de naos declaren si el tal flete es suficiente para las tales naos contenciosas o alguna de ellas o si merecen mas flete y lo que las tales personas declaran la justicia sentencia y manda pagar de flete sin embargo del tal afletamiento y contrato, y asi lo a visto este testigo usar e pasar e sentenciar así en Poniente como en Levante, y por evitar estos fraudes conviene que el escrivano de la nao asiente la razon de quanto flete se paga...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 52).

284 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 53; CO MEJ 162; CO MCI 377; CO ECI 684; CO LCI 52; CO MCI 528; CO MCI 730.

Sebastián²⁸⁵. En lo sucesivo, las acciones de la ciudad se limitarían a ordenar a los vecinos, incluidos los de las aldeas del puerto de Pasaia sometidas a su jurisdicción (Pasai Donibane y Lezo) la prohibición de realizar compra-ventas simuladas de embarcaciones. La reiteración en años sucesivos de estos mandamientos, -se conservan los emitidos en 1685, 1703, 1705, 1708, 1710, 1711 y 1713, todos ellos datados el día dos de enero, lo que lleva a pensar que su emisión era anual²⁸⁶-, confirma su incumplimiento y la generalización de este fraude.

6.2.1.2. Empleo de la mano de obra

De lo expuesto hasta el momento se deduce que, para el desarrollo de su actividad, los comerciantes guipuzcoanos no consideraban indispensable la disposición de una poderosa flota mercante propia, pues sus necesidades eran ampliamente satisfechas mediante el empleo de barcos de escasa envergadura y de procedencia extranjera. Tampoco era imperiosa la disposición de una diestra y abundante marinería, que, mayormente, como se ha comprobado a lo largo de este trabajo, se empleaba en otras actividades al menos hasta bien entrado el siglo XVIII. Por tanto, salvo notables excepciones, que poco después se analizarán, los intereses de los marineros pesaron poco en el desarrollo del comercio naval guipuzcoano desde la segunda mitad del siglo XVI hasta las décadas iniciales del XVIII.

Con todo, antes se advertía que las continuas exigencias de la Armada durante la década de los 80 del siglo XVI fueron muy perniciosas para la actividad comercial, ya que las autoridades de marina procedían a embargar todos los barcos, incluidos los mercantes, a fin de proveerse de la marinería necesaria en los buques de guerra (cuadro nº19 del Apéndice Estadístico). Así en 1582, ante los abusos cometidos por García de Arce, Capitán General de Gipuzkoa, las Juntas Generales, reunidas en Zarautz, elevaron un memorial a la Corte exponiendo, entre otras, que sin el concurso de la marinería “...no se puede sustentar aquella tierra respecto del trato...”²⁸⁷. De todas maneras, este tipo de lamentos no eran proferidos por los comerciantes propiamente dichos sino por las autoridades de la Provincia y por los interesados en las pesquerías transoceánicas. Este hecho hace sospechar que constituían un mero recurso dialéctico, empleado para implorar en la Corte la suavización de la presión de la Armada. Extremo que adquiere mayores visos de realidad, teniendo en cuenta que los argumentos de los daños ocasionados al comercio por las continuas levas de marinería fueron una vez más esgrimidos, de manera exagerada, para oponerse a los intentos de introducción de la Matrícula de marineros en Gipuzkoa, a principios del siglo XVII. Así, tras el intento de 1605, las Juntas Generales de 1607, celebradas en Getaria, remitieron un memorial a la Corte, exponiendo que la introducción de la Matrícula, entre otros perjuicios, ocasionaría la ruina del comercio del hierro, seguida de la de la industria ferrona y de construcción naval,

285 “...fizo una escritura falsa fengida y simulada de una zabra de cinquenta toneladas en favor de un bezino de la billa de San Sebastian con so color que los bezinos de esta dicha billa y el dicho lugar del Passaje tienen privilegios...siendo... fingida la aserta benta y hecha en fraude y por faborecer a otro terzero no prebilegiado porque no tenía ni tiene facultad para conprar y // (r.) pagar el balor de la dicha zabra...” (A.M.F., E, 6, V, 1, 3).

286 A.M.F., E, 6, V, 1, 3.

287 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zarautz 14/24 Noviembre 1582.

extendiéndose los perjuicios al comercio con Indias²⁸⁸. Idénticos argumentos fueron, nuevamente, utilizados ante el nuevo intento de introducción de la Matrícula en 1625²⁸⁹. En 1609 la Diputación recurrió al mismo argumento para oponerse a la prohibición real de embarcarse en barcos extranjeros, especialmente, pesqueros labortanos²⁹⁰.

Es demostrativo del desinterés de los comerciantes por proteger a los mercantes y sus tripulaciones de las excesivas exigencias de la Armada, el que las exenciones, obtenidas en 1639 por los barcos dedicados a las pesquerías transoceánicas y sus tripulaciones²⁹¹, no hagan ninguna mención a los dedicados al comercio y transporte marítimo. Omisión que adquiere mayor relevancia si se considera que estas exenciones constituyeron uno de los principales factores de la recuperación experimentada por las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas a partir de los inicios de los años cuarenta del siglo XVII. Sin embargo, esta actitud de los comerciantes variaría, radicalmente, a partir, sobre todo, de la segunda mitad del siglo XVII. Para comprender debidamente esta evolución se deben considerar varios factores, que serán analizados con mayor profusión más adelante. Por una parte, desde inicios del siglo XVII se intensificó la presencia de comerciantes extranjeros, sobre todo, en San Sebastián. Su objetivo principal era la participación en el comercio con Indias, para lo cual Gipuzkoa constituía un importante estadio intermedio, por donde se introducían gran cantidad de productos que, posteriormente, terminarían en la Carrera de Indias. Algunos de estos comerciantes extranjeros disponían de barcos mercantes propios, que se dedicaban al transporte en la ruta Gipuzkoa-Andalucía provistos de marinería guipuzcoana. Por otra, a partir de mediados del siglo XVII se intensificaron, notablemente, las relaciones comerciales entre Gipuzkoa y determinados territorios de las Indias, como el Río de la Plata. Estos intercambios, legales (navíos de registro) o ilegales, permitían una relación directa de la provincia con las Indias, pues las expediciones se aprestaban en Gipuzkoa y, únicamente, en el caso de las legales debían recalar en Andalucía para el importe de los derechos reales.

Todos estos cambios propiciaron que los comerciantes, sobre todo, de San Sebastián, comenzaran a preocuparse por la disponibilidad de marinería, imprescindible para tripular,

288 “...Dando lugar al efeto de la dicha Real Cédula también çesaria el trato prinçipal de la dicha probinçia llebando las mercaderias de fierro y herrages y otra dibersidad de ynstrumentos que en ella se labran de continuo para el reyno de Andalucia e Yndias en servicio de VM y hutilidad y probecho comun en sus galeones nabios y vageles fabricados por los naturales de ella y de esta çesasion resultarian notables daños al servicio de VM y a su patrimonio real y a toda la comunidad y correspondencia de mercaderes y flotas de las Yndias y otras cosas como por esperiencia se a hechado de ver en muchas ocasiones. Y seria total ruyna en particular de la dicha probinçia de suerte que podria venir a despoblarse y a menoscabarse las rentas reales...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/14 (P5D16)).

289 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17).

290 “...por los inconvenientes que de su observancia y uso resultaran de cesacion al tracto y comercio y estanco de mercaderias y falta de mantenimientos y provision que de ordinario vienen a ella desde el reyno de Françia y otros por la mucha esterilidad que ha havido y ay en ella, antes se han guardado otras cedula y provisiones y leyes reales que permiten cargar mercaderias en navios extrangeros en falta de los naturales assi para navegarlos en estos reynos como fuera de ellos haziendosse los pregones acostumbrados en favor de los naturales, y a menos no se podria conservar el tracto y seria en deservicio de su magestad y menoscavo de los derechos de su real patrimonio y provision de mantenimientos a que se deve atender.” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/23 (P5D17)).

291 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17).

sobre todo, las embarcaciones que se dirigían a las Indias. Prueba de ello es que consiguieron, de forma tácita no expresa, que las exenciones, de que gozaban los pesqueros y sus tripulaciones, se hicieran extensivas a los barcos dedicados al comercio, especialmente, con las colonias americanas. Pretensión, que, a juzgar por la documentación conservada, se hizo efectiva. Así, en 1672 se solicitó a la Provincia una leva de 250 marineros para la tripulación de los seis galeones de la Escuadra de la Santísima Trinidad, que debía zarpar desde Pasaia. Ante la evidencia de la escasez de marineros alistados por su propia voluntad (13 únicamente), a mediados de marzo el Veedor Agustín Rodríguez Márquez comunicaba a la Provincia que esta escasez se debía a que en pocos días debían zarpar los balleneros a su pesquería y los restantes marineros estaban en espera de embarcarse en tres barcos que, presumiblemente, iban a navegar a las Indias con escala en Cádiz. El Veedor consideraba que las tripulaciones de estas tres embarcaciones no debían ser alistadas, reconociéndoles, en suma, cierta exención. El problema era que al no haberse contratado aún dichas tripulaciones, toda la marinería existente estaba en espera de dicho evento, por lo que no se mostraban dispuestos a acudir a servir en la Armada antes de que los tres barcos hubiesen completado sus tripulaciones²⁹².

En suma, la disposición de una diestra marinería se hacía cada vez más necesaria para los comerciantes, que invertían en la propiedad de barcos destinados, especialmente, a Indias. Este hecho provocó que, progresivamente, los propietarios de los mercantes procedieran a mejorar las condiciones laborales y salariales de los marineros, a fin de asegurar su disposición y competir con otras actividades muy lucrativas, como las pesquerías o el corso, en las que se empleaban masivamente. Paralelamente, se fueron incrementando las pretensiones de los marineros para mejorar sus condiciones. No carecían de razones al respecto, por ejemplo, en 1673 Francisco de Perdomo, marinero de San Sebastián, demandó en el tribunal del Corregimiento a Agustín de Yarza, maestro del navío *San Gabriel*, propiedad de Enrique Deming, mercader extranjero residente en San Sebastián, el importe de las soldadas de un viaje que hicieron a Lisboa. Yarza alegaba que no debía nada al demandante, pues de regreso al toparse en la costa de Galicia con dos fragatas corsarias no pudo persuadir a la tripulación de que se trataba de franceses y no de turcos, y no se convencieron de su error hasta que, abandonado el barco en una lancha, unos pescadores gallegos les comunicaron que no había, por entonces, corsarios turcos en la zona. Con todo, los franceses aprovecharon la ocasión para apresar el barco que fue conducido a Nantes, donde, a pesar de ser declarada libre, sufrió importantes daños y pérdidas. Perdomo replicaba que el abandono del barco era un recurso habitual de las tripulaciones al toparse con corsarios turcos a fin de evitar caer en sus manos, pues los propietarios de las embarcaciones no aseguraban a las tripulaciones de los apresamientos cometidos por los turcos²⁹³. En suma, este

292 "...respeto de haver entendido que el no alistarse esta gente consiste de mas de la que a de hir en los navios de naturales que dentro de quatro o cinco dias an de salir de esta puerto a la pesqueria de las grasas, tienen pretension toda la demas que queda a embarcarse en los vageles de don Francisco de Acevedo, don Antonio de Lima y fulano de Yparraguirre, que estan para navegar la buelta de Cadiz y que es mas gente de la que estos pueden llevar que por no estar todavia ajustados con los dueños, esta indeterminable mucha de esta, y todo ocasiona faltar la que es menester para la esquadra aunque se procura con sus pagas y en plata blanca..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54).

293 "Si saven que en las ocasiones de ostilidad de tturcos muchas beces no yendo la jente asegurada del rescate y conoçiendo fuerça mayor salen de su embarcazion en lanchas asi para ynformarse como para escaparse si pueden y el dicho Agustin lo a echo asi en ocasiones que diran los testigos y no lo hizo en esta porque el dueño del dicho navio

caso constituye un buen ejemplo de los abusos cometidos por los propietarios de los mercantes que disminuían el bienestar laboral de sus tripulaciones a fin de aumentar los beneficios.

A medida que la disponibilidad de marinería se iba haciendo, progresivamente, más necesaria para los comerciantes, también, se incrementaron las demandas y pretensiones de la marinería, que, en ocasiones, rozaban el abuso. Amparándose en la preferencia que los Fueros les otorgaban sobre los marineros de procedencia extranjera a la hora de ser contratados por los propietarios de los barcos, comenzaron a exigir sueldos cada vez más elevados. Este hecho condujo a que los propietarios de las embarcaciones comenzaran hacia finales del siglo XVII a enrolar marineros extranjeros. Así, en las Juntas Generales de 1698, celebradas en San Sebastián, los capitanes Miguel de Gainza y Domingo Rafael, vecinos de la misma, se quejaron de que los propietarios de las embarcaciones enrolaban marineros extranjeros, sobre todo franceses, habiendo suficientes naturales. La Junta, aunque les reconocía la preferencia, decretó que los marineros debían aceptar la tasación de soldadas establecida por el Consulado, sin que “...pretendan mas crecidas soldadas y fletes...” por el mero hecho de ser naturales²⁹⁴. Estas medidas fueron las primeras de las promovidas por los intereses comerciales, a fin de asegurarse una marinería experta, pero a la vez, lo menos cara posible. Constituyen el precedente de las intensas acciones que emprendieron a partir, sobre todo, de la creación de la Compañía de Caracas (1728), para la disposición de la marinería necesaria en sus barcos a costos, relativamente, reducidos y que se estudiarán más adelante.

Este fue el contexto en que se elaboraron los primeros reglamentos para la regulación de una actividad estrechamente relacionada con el comercio naval, y que, hubiese o no barcos naturales dedicados al comercio, era indispensable para el desarrollo del comercio naval en los puertos de Gipuzkoa. Se trata del ataje o remolque de embarcaciones que arribaban o zarpaban de los puertos. Anteriormente, se han analizado algunos aspectos de esta actividad relacionados con las acciones emprendidas por el Consulado de San Sebastián por controlarla a fin de asegurar la concentración de la actividad comercial en la ciudad. Entonces se advertía que los abusos que los marineros dedicados al ataje cometían sobre los barcos que pretendían arribar a determinados puertos, especialmente con temporales, constituían una práctica muy lesiva para el desarrollo comercial, pues contribuían a que los barcos mercantes extranjeros se desviarán de los puertos guipuzcoanos hacia otros de territorios vecinos, como Bilbao, San Juan de Luz o Bayona. Por ejemplo, el 27 de octubre de 1651 un bacaladero labortano, procedente de Terranova, al ser sorprendido por un temporal acudió a refugiarse al puerto de Getaria, donde fue socorrido por diversas chalupas que lo atoaron hasta el puerto. Entre ellos se hallaba Francisco de Eznal con su chalupa, quien antes de proceder a la faena se concertó con el maestre del pesquero para que le pagara cuatro reales de plata a cada marinero de su chalupa. Al parecer se trataba de un precio excesivo, pues en Getaria por aquel tiempo, únicamente, cobraban tres reales de plata por cada marinero empleado en el ataje. No obstante, los labortanos, se avinieron a pagar debido a la peligrosa circunstancia en

estaba obligado a rescatarle casso que fuese cautibo y el articulante y demas conpaneros no tenian esta seguridad...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2143).

294 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,17.

que se hallaban²⁹⁵.

Este tipo de abusos motivaron que, a partir de mediados del siglo XVII, precisamente, coincidiendo con el mencionado inicio del interés de los comerciantes en la disposición de barcos y marinería, se comenzaran a adoptar diversas medidas para regular la actividad del ataje y evitar los abusos. Este mismo año de 1651 se originó el conflicto entre los marineros de Mutriku y Deba en torno al ataje de los barcos que acudían al puerto de Deba; cuestión derivada de las antes descritas muy desiguales condiciones portuarias de ambas villas. El conflicto se dirimió en 1655 con la redacción de un reglamento que, en lo sucesivo, regiría en los atajes de ambos puertos²⁹⁶. De la lectura de esta escritura se evidencia la existencia de embarcaciones mercantes pertenecientes a vecinos en Deba.

El ataje era una saneada fuente de ingresos, especialmente, para los marineros de los puertos de mayor tráfico naval, de manera que, frecuentemente, trataban de disfrutar de la exclusiva del ejercicio de esta actividad en sus puertos. Estas pretensiones de los marineros motivaron que la Provincia decretara en 1670 la libertad de todos los guipuzcoanos para atoar cualquier embarcación en cualquier puerto²⁹⁷. Los marineros dedicados al ataje también adoptaron medidas conducentes a la protección de sus intereses, así los de Pasai Donibane instituyeron en 1647 la figura de un mayordomo que se encargaría de recaudar una cantidad

295 Este hecho generó un pleito criminal entre el mencionado Francisco de Eznal y Martín de Echabe, también vecino de Getaria, que al día siguiente de los acontecimientos descritos procedió a insultar al primero por el abuso cometido, llamándole “judío”. El injuriado le impuso una demanda criminal ante el tribunal del Corregimiento (A.G.G.-G.A.O., CO CRI, 38’7).

296 “En la caseria de Bustinaga jurisdiccion de la noble y leal villa de Motrico a nueve dias del mes de noviembre de mil y seiscientos y cinquenta y cinco años...Y usando de los dicho poderes suso insertos los dicho señores don Agustín y don Pedro dijeron que por quanto entre los dicho mareantes de ambas dichas villas havia algunas diferencias y discensiones sobre los atajes de barcos y navios que se introduzian a remolco en ambos lugares y puertos de ellos, y que agora por atajar los daños e inconvenientes que de tales diferencias y discensiones solian redundar havian ajustado las dichas diferencias en la forma siguiente:

Primeramente asentaron que los marineros de la dicha villa de Motrico an de poder meter a remolco en la canal y puerto de la dicha villa de Deva con sus chalupas y pinazas quales quiera navios y barcos naturales y extrangeros libremente y sacar del dicho puerto sin que se les ponga embarazo // (fol. r.) en ello por ser el rio y canal acomulative a las jurisdicciones de las dichas villas de Motrico y Deva.

Que los mareantes vezinos de la dicha villa de Deva puedan introducir y meter a remolco con sus chalupas y pinazas qualesquiera navios o barcos de la dicha villa de Deva en el puerto y muelle de Motrico pagando el mollaje, y asi bien sacar de el quanto bien visto les fuere.

Que quando sucediere que de la villa de San Sevastian u otros puertos salga algun patache o navio cuia derecha descarga es en la dicha villa y puerto de Deva y por temporal u otro accidente quisiere entrar primero en el de Motrico lo pueda remulcar una pinaza o mas de Deva, pero con tal condicion que el tal navio remulcado haya de tomar una chalupa de las de la dicha villa de Motrico y pagarle lo que justo fuere sin embarazar su exercicio a los que de Deva le van remolcando. Y es declaracion que al salir o sacar del dicho muelle y puerto de Motrico a los dichos navios y barcos asi remolcados solamente lo han de poder hacer las dichas chalupas o pinazas de la dicha villa de Motrico.

Yten es declaracion que si llegase algun navio o barco con intento de entrar en el puerto o muelle de la dicha villa de Motrico a tiempo que en el puerto de ella o a la vista no hubiese pinaza de Motrico que la pudiese remolcar, en tal caso puedan hazerlo las de Deva, y si despues de asidos ellos y conduzidole acia el puerto pareziere alguna de las pinazas de la dicha villa de Motrico sea obligado el dicho navio o barco a dar cavo tambien a la pinaza de Motrico y pagar a todas su travajo...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22; A.H.P.G., 1/2631).

297 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22.

que cada chalupa debía pagar por cada ataje en que se emplease²⁹⁸. Exponente de la importancia económica de la actividad, a partir de 1655 los marineros, agrupados en la “bolsa de atajes”, contribuyeron con un donativo al concejo de la comunidad de Pasai Donibane para redimir varios censos que tenía en su contra²⁹⁹.

Los registros de las cuentas en que se recoge esta contribución, constituyen un elemento de gran valor para conocer la evolución de la actividad del ataje y, en consecuencia, del tráfico naval de uno de los principales puertos guipuzcoanos (cuadro nº 17 del Apéndice Estadístico). Con todo, constituyen una prueba ineludible más de la concentración acaecida para mediados del siglo XVII de la mayor parte del tráfico comercial en San Sebastián, relegando al puerto de Pasaia a ejercer una función de mero puerto refugio para las flotas dedicadas a las principales actividades marítimas emprendidas desde San Sebastián y otras plazas mercantiles más o menos cercanas. Efectivamente, este extremo se comprueba en el hecho de que la evolución experimentada por los ingresos totales percibidos por el mayordomo de la “bolsa de atajes” coincide con la observada en actividades como las pesquerías transoceánicas o el corso, tan ligadas al puerto de Pasaia. Al igual que en ambas actividades, los ingresos del ataje experimentaron una importante tendencia alcista hasta fines de la década de los 50 del siglo XVII. Durante la segunda mitad de este siglo se extendió un largo proceso descendente, acentuado a partir de los años 80 y que continuó hasta los inicios de la década de los 90. Coincidiendo con las guerras de la Liga de Augsburgo (1688-1697) y, sobre todo, de la de Sucesión de España (1702-1713), en que se produjo una reseñable reactivación del corso, se reinició la tendencia alcista, hasta que de nuevo se volviera a retomar la tendencia decreciente que perduró hasta los inicios de los años 20 del siglo XVIII. La nueva tendencia al alza se intensificó sobre todo en 1727, aunque con los inicios de la década de los 30 volvió la tendencia a la baja que ya no se interrumpiría hasta al menos los mediados del siglo. Esta última evolución coincide plenamente con la gran alza experimentada durante aquellos años por la numerosa flota ballenera labortana, que invernaba en Pasaia, y la posterior decadencia sufrida por las distintas actividades pesqueras a partir de la creación de la Compañía de Caracas.

El número de embarcaciones dedicadas al ataje experimentó también una evolución paralela, de manera que adquieren mayor relieve las precedentes afirmaciones relativas a la evolución de la actividad del ataje en Pasaia. Es más, si se compara la evolución del número de chalupas dedicadas al ataje en Pasai Donibane con las dedicadas a la pesca (cuadro nº 4 del Apéndice Estadístico), ambas actividades ejercidas por las mismas personas y embarcaciones, inmediatamente se evidencia que el ataje constituía una actividad secundaria para las chalupas y sus tripulaciones dedicadas sobre todo a la pesca del litoral. Este extremo se constata en que hasta los años iniciales de la década de los 60 del siglo XVII predominaban los años en que el número de las chalupas dedicadas al ataje superaba al de los dedicados a la pesca, invirtiéndose después esta relación. En el capítulo dedicado a la pesca del litoral se ahondaba en la directa influencia del enfrentamiento franco-español en el importante descenso experimentado por el número de chalupas dedicadas a la pesca y sus contribuciones

298 A.M.P., C, 2, I, 2, 1.

299 A.M.P., C, 2, I, 1, 4.

entregadas al concejo de Pasai Donibane durante las décadas de los 30 y los 50 del siglo XVII. Es decir, en los años en que la inseguridad bélica repercutía negativamente sobre la pesca, el ejercicio del ataje constituyó una actividad alternativa vital para los pescadores de Pasai.

Esta hipótesis adquiere mayores visos de realidad observando la evolución de la media anual de la contribución entregada por cada embarcación. Hasta los inicios de la década de los 60 la media de la contribución de cada embarcación dedicada al ataje superaba, salvo en algunos pocos años, a la media de las dedicadas a la pesca, clara muestra de la importancia de la primera de las actividades durante el citado período para las chalupas de Pasai Donibane. A partir de entonces, en cambio, y hasta los años iniciales del siglo XVIII predominaron casi de manera absoluta los años en que la media de la contribución de cada embarcación dedicada a la pesca superó a la media de las dedicadas al ataje, lo cual constituye un dato incuestionable más acerca del carácter secundario y alternativo de la última de las actividades para las chalupas y sus tripulaciones de Pasai Donibane. Tanto es así que tras la drástica disminución de la flota pesquera acaecida a raíz de la fundación de la Compañía de Caracas, durante la segunda mitad del siglo XVIII el concejo de Pasai Donibane se vio precisado a disponer de dos chalupas propias con el propósito de disponer de una flota de chalupas mínimamente suficiente para atender las necesidades de ataje del puerto.

Desde la erección del Consulado de San Sebastián en 1682, esta institución se arrogó la jurisdicción sobre atajes de todos los puertos de Gipuzkoa. El propósito de esta medida era controlar esta actividad tan importante para el fomento comercial y evitar los abusos que se cometiesen en cualquier puerto guipuzcoano, cuyos resultados negativos repercutían en el comercio de toda la provincia. Con objeto de regular el ataje de los puertos de la jurisdicción de San Sebastián, el Consulado, con la concurrencia de los empleados en la actividad, hermanos de la Cofradía de Mareantes de San Pedro, procedió entre 1683 y 1685 a elaborar un reglamento para su gobierno. Además de regular las obligaciones de los dedicados a la actividad y las tarifas a percibir de los barcos atoados, se reglamentó, también, el número de embarcaciones que debían emplearse en la ataja, pues era frecuente el abuso de obligar a los barcos a contratar los servicios de más chalupas de las necesarias. A tal fin, se establecían turnos semanales en que determinadas chalupas deberían permanecer en guardia en el puerto, en espera de ofrecer sus servicios de ataje, sin que se dedicaran, en el interín, a ninguna otra actividad³⁰⁰.

Sin embargo el acuerdo no agradó, en absoluto, a los marineros de San Sebastián, debido a que la tasación de sus soldadas reducía los beneficios que hasta entonces venían obteniendo y a que la distribución semanal de las chalupas para atender los atajes obligaba, a quienes correspondía el turno, a dedicarse en exclusiva al ataje, abandonando otras actividades como la pesca del litoral, que hasta entonces ejercían de forma alternativa. Los marineros trasladaron sus acciones a la Corte, exponiendo que el concejo de San Sebastián impedía a los marineros-pescadores, vecinos de la ciudad, dedicarse con libertad a la pesca. El rey, mediante una Real Cédula fechada en mayo de 1685, ordenó al Corregidor que iniciara una

300 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684.

investigación y remitiera los resultados a la Corte³⁰¹.

El Corregidor interrogó a varios comerciantes y maestros de chalupa, entre ellos a Fernando Ansorena Garayoa, alcalde de San Sebastián. Todos ellos coincidían en negar que se hubiese impedido pescar a los marineros de la ciudad, salvo en casos excepcionales en que se les había obligado a toar buques de la Armada en Pasaia. En cuanto al atoaje coincidieron, también, en que hasta la creación del Consulado las tarifas del atoaje se establecían por acuerdo entre el maestro del mercante, que precisara del servicio, y el maestro de la chalupa que primero accediese a su ayuda. Las restantes chalupas que después llegaban aceptaban la cantidad estipulada y el maestro del mercante procedía, incluso, al despido de las chalupas que juzgase innecesarias. En caso de discordia, dichos maestros de mercantes acudían a los comerciantes con los que estaban concertados, quienes se ponían de acuerdo con los marineros, que realizaban el atoaje, acudiendo en caso necesario a la justicia ordinaria de la ciudad³⁰².

Los marineros de San Sebastián continuaron con sus gestiones en la Corte, exponiendo los

301 “Don Carlos por la Gracia de Dios Rey de Castilla de Leon de Aragon de las dos Sicilias de Jerusalem de Navarra de Granada de Toledo de Balencia de Galicia de Mallorca de Sevilla de Cerdena de Cordova de Corzega de Murcia de Jaen Señor de Vizcaya y de Molina etc= A vos Don Joachin Francisco de Aguirre y Santa María cavallero de el horden de Santiago oydor del nos Consejo de Navarra y Correjidor de la nuestra muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa y los Alcaldes hordinarios de la Ciudad de San Sebastián salud y gracia. Sepades que Antonio de Ledesma en nombre de los Capitanes Martin de Isasa Martin Perez de la Cosqueta San Juan de Jauregui Antonio de Gainza y consortes maestros de chalupas y becinos de essa dicha ciudad de San Sebastián nos hizo relacion que siendo como hera libre el mar y comun y el derecho de pescar en el y haviendo asi mismo posesion y costumbre y inmemorial y estando sus partes en ella de salir a pescar en sus chalupas o en el modo que les pareciese libremente y en todos tiempos, siendo la referida su principal ocupacion alimentandose de ella y resultando tambien combeniencia a la causa publica en el abastecimiento que lo hacian, parecia ser que por el Capitan Don Nicolas de Egoabil Alcalde hordinario que havia sido de essa dicha ciudad el ano passado de ochenta y quatro havia mandado por su voluntad y sin motivo ni raçon a sus partes que no pescasen y por el rezelo de que no se procediese contra ellos havian sobreseido en el pescar con el notable perjuicio de dicho mandato, nos suplico fuesemos servidos de despachar Provifion para que en ningun tiempo por las justicias de essa dicha ciudad se les ympidiese a sus partes el salir a pescar sino es que antes bien lo pudiesen hacer en la forma que siempre lo havian echo ymponiendo graves // (fol.30 r.) penas a los que lo ympidiesen= Y visto por los del nuestro Consejo se acordo dar esta nuestra carta en la dicha razon y nos lo tubimos por bien= Por la qual os mandamos que dentro de seis dias primeros siguientes de como os fuera mostrada embieis ante los del nuestro Consejo y a poder del ynfrascripto nuestro secretario relacion firmada de vuestros nombres de lo que cerca y en razon de lo susso dicho a passado y passa para que se provea lo que combenga de lo qual mandamos dar y damos de esta nuestra carta sellada con nuestro sello y librada por los del nuestro Consejo en Madrid a beinte y seis dias del mes de Mayo de mill seiscientos y ochenta y cinco años...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684).

302 “...y que en quanto a la paga de el trabajo que tienen en la yntroducion de los navios, lo que se a observado antes que el Consulado se formase hera que los marineros de la chalupa que llegava primero a abordar al navio concertava el estipendio // (fol. 8 v.) con el maestre y aunque llegassen despues mas chalupas la que primero havia llegado dava satisfacion a las demas de lo que tambien trabajava, y si salian mas de las que juzgava necesarias el maestre del navio las despedia siendo costumbre el benir los navios encaminados al cuydado de personas que se allavan en esta Ciudad; quando los maestros de navios juzgavan que heran eccesibas las cantidades que se pedian por los marineros y en que combenian los maestros por el peligro acudian a las personas a quien benian encomendadas para que despues con los marineros y maestros de chalupas se hiciese baja de la cantidad ofrecida y quando esto no bastava acudian a la justicia hordinaria la qual unas veces dava medio ajustando la diferencia por si y otras nombrava dos personas yntelijentes para que con las otras que nombravan los maestros de chalupas declarasen la cantidad que se havia de pagar y no conformando las personas nombradas declarava el alcalde lo que se havia de pagar y esto se executava...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684).

graves perjuicios derivados de la tasación de las soldadas percibidas en el atoaje. En atención a sus lamentos, mediante una Real Cédula de principios de marzo de 1686 se ordenaba al Corregidor que iniciara las acciones judiciales pertinentes³⁰³. Entonces, los maestros y propietarios de chalupas de San Sebastián y Pasaia demandaron ante el Corregidor la eliminación de la tasación impuesta por el Consulado sobre las cantidades que cobraban a las embarcaciones atoadas. Añadían, en cuanto al atoaje, que se regulase como hasta entonces; con buen tiempo se cobraría lo acordado entre ellos y los maestros de los mercantes, que precisaran de atoaje, y, en caso de temporal, los maestros de chalupa y el Consulado designarían peritos para establecer el precio. En cuanto a la pesca, que, como siempre, fuese libre su práctica. El representante del Consulado alegó que, además, de estar confirmadas sus ordenanzas por el rey, era necesario regular el atoaje, pues los abusos que cometían quienes lo practicaban provocaban que los mercantes extranjeros se excusasen de acudir a los puertos de la ciudad. Argumentaba que se negaban a acudir a sus puertos a menos que los comerciantes de San Sebastián cubriesen los gastos de atoaje, lo cual era contrario a cualquier práctica y costumbre observadas en la navegación, pues los gastos de atoaje solían incluirse en la denominada “avería ordinaria” o gastos correspondientes al maestro de la embarcación. En cuanto a las demandas en torno a la pesca, afirmaba que no se trataban más que de pretextos, que los maestros de las chalupas empleaban para procurar aumentar sus soldadas del atoaje³⁰⁴.

303 “Don Carlos por la gracia de Dios Rey de Castilla de Leon de Aragon de las dos Sicilias de Jerusalem de Navarra de Granada de Toledo de Valencia de Galicia de Mallorca de Sevilla de Cerdeña de Cordova de Corcega de Murcia de Jaen señor de Vizcaya y de Molina etc.= a vos Don Juachin Francisco de Aguirre y Santa Maria cavallero de la orden de Santiago oydor del nuestro Consexo de Navarra y Corregidor de la nuestra muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa salud y graçia, sepades que Antonio de Ledesma en nombre de los capitanes Martin de Ysasa, Martin Perez de la Cosqueta y consortes maestros de chalupas y veçinos de la ciudad de San Sevastian nos hiço relacion que la ocupacion de sus partes era tener chalupas con las quales salian a pescar al mar, y ansi mismo quando llegavan bajeles a aquel puerto salian a reçivirlos y entrarlos en el, porque sin ayuda de chalupas era imposible executarse, y con dicha ocupacion haçian el beneficio a la caussa publica que dejava reconoçerse porque sin chalupas y pilotos que tenian conoçimiento de dicho puerto // (fol. 4 r.) no entrarian los navios en el; y siendo conforme a raçon y justiçia que a sus partes se les diese la justa recompensa de su trabajo por los dueños de los navios, y haviendolo dado siempre los susodichos, pues de otra forma no hubieran quien les asistiera; parecia ser que aora nuebamente por los alcaldes de dicha Çiudad, y el prior y consules se les preçisava a sus partes a que fuesen atoarlos y introducirlos en el puertto sin darles la justa satisfacion del trabajo y de arriesgo conoçido de la vida a que se exponian quando el navio llegava con mal temporal: por lo qual nos suplico fuesemos sentido de mandar despachar provision para que ni por el prior y consules ni por otro ningun juez se les apremiase a sus partes a que hubiesen de salir a atoar y introducir los navios en el puerto no dandoles la justa satisfacion en lo que ajustaren con los dueños de los navios haviendolos ya introduçido en el, como de tiempo inmemorial se avia executado y obserbado hasta aora que por el Consulado se pretendia hacer dicha introduçion y si no se difiriese el intento de sus partes ni abria chalupas ni pilotos que asistian a la entrada de los navios // (fol. 4 v.) y armadas nuestras executando lo rreferido como lo executavan libremente y sin estipendio alguno= Y visto por los de el nuestro Consejo con lo que sobre ello por nuestro mandado informasteis, y el Prior y Consules de la Casa de contratacion de la dicha Çiudad de San Sevastian por autto que probeieron en nuebe de febrero de este año, se acordo que deviamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha rraçon y lo tubimos por vien= Por la qual os remitimos los dichos autos, y os mandamos que llamados y oydos los dichos Martin de Ysasa, Martin Perez de la Cosqueta y consortes, sobre lo que pretenden, hagais y determineis en ello lo que allaredes por derecho y justiçia...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684).

304 “...las partes contrarias (alegando sin animo de ynjuiriar y solo por lo que concurre a la defenssa de mis partes) aun en tiempo de vonanza hacian muchas y muy graves estorsiones a los maestros de nabios // (fol. 49 v.) obligandolos a que tomasen mayor numero de chalupas y pidiendo con desorbitancia el precio de su trabajo; y quando en algunas ocasiones no querian los maestros de nabios combenir en el precio de las partes contrarias pedian, sucedia, que lo digo con la misma protesta de no ynjuiriar y solo por defensa de mis partes, que rebolcavan u conducian el nabio asta el puesto o donde hubiesse mayor riesgo y peligro de poderse arrimar a las peñas y en el llegaban a soltar el cabo o cuerda con que le rebolcavan y decian ynmediatamente al maestre del nabio que sino les davan la cantidad que

El pleito continúa con los testimonios presentados por los maestros de chalupas, corroborando sus argumentos, pero se interrumpe sin que se conserve la sentencia. A pesar de todo, la documentación consultada confirma su aplicación, con lo que se supone que la sentencia sería favorable al Consulado. Con todo, los conflictos generados por este reglamento no concluyeron, sino que se reprodujeron, esta vez, en torno al ejercicio del ataje en el puerto de Pasaia. El reglamento de atajes del Consulado afectaba, también, a este puerto que pertenecía a la jurisdicción de San Sebastián, de manera que se reducían a tasa las tarifas de su servicio de atajes. La única diferencia con respecto al puerto de San Sebastián consistía en que no se establecieron turnos entre las chalupas del puerto de Pasaia dedicadas al ataje, de manera que, como anteriormente se usaba, serían las primeras en acceder a las embarcaciones las que tendrían el derecho de atarlas, estando sometidas en todo lo demás a las mencionadas reglas. En suma, la concurrencia a los atajes destinados a Pasaia continuaba abierta a todas las embarcaciones dedicadas a esta actividad, fuesen tanto de las distintas poblaciones de dicho puerto, como de San Sebastián. Y este hecho fue el que originó los diversos enfrentamientos habidos entre los interesados en el ataje de distinta procedencia y el Consulado.

Por una parte, los mareantes de San Sebastián consideraban que el reglamento no especificaba con exactitud algunos puntos referentes al ataje en Pasaia, de manera que constituía un medio para que fuesen los marineros de Pasaia quienes disfrutasen en exclusiva de los beneficios de su ejercicio. Concretamente, el reglamento establecía que el cobro de las tarifas del ataje correspondía a las chalupas que atasen y además amarrasen debidamente las embarcaciones en el puerto. Esta regla, en los casos en que arribasen al puerto en bajamar, obligaba a los atadores a aguardar a la subida de la marea para proceder a amarrar las embarcaciones. Los de San Sebastián querían que, en este caso, rigiese la anterior costumbre, de manera que fuese suficiente con amarrar las embarcaciones de forma provisional para cobrar sus soldadas, sin aguardar a la marea para proceder a su amarre definitivo. Esa condición repercutía gravemente en los marineros de San Sebastián, pues, en el tiempo de espera a la marea perdían otros posibles atajes y, además, constituía una argucia legal por la que los marineros de Pasaia se adueñaran de sus soldadas. Efectivamente, en caso de dejar los barcos provisionalmente amarrados, sin esperar a la marea, eran los marineros de Pasaia los que procedían a su amarre definitivo, de manera que, en aplicación del reglamento, les correspondían a ellos el cobro de las soldadas. Este hecho se agravaba aun más debido a que

pedían por precio de su trabajo que le dejarían en aquel puesto en tanto riesgo y peligro; Y los maestros violentados y oprimidos con semexante proceder ofrecían la cantidad que querían las partes contrarias; de forma que estos esos dieron motivo a que en el norte y otras partes dificultasen los maestros de nabios decurrir carga a flete para los puertos de esta ciudad y su jurisdicción sin la calidad de que los ataxes fuesen a cuenta de los cargadores contra todo estillo de la nabegación que dispone el que estos gastos entren en lo que se llama avería hordinaria que son los gastos hordinarios que corren por cuenta del maestre; por cuya caussa los cargadores escribieron a esta ciudad a sus correspondientes la justa quexa que ocasionaba el hobrar de las partes contrarias...en quanto a la libertad de pescar nunca se a provido ni se a podido provir a las partes contrarias sin justa caussa; y siempre que esta se ofreciere, deven reconocer las partes contrarias que se an de sujetar a poder ser suxeto y obligados al exercicio de su oficio dandoseles su justa paga sin que puedan excusarse con el pretesto de que quieran salir a pescar ni que puedan representar quexa de que se les proive la libertad en la pesca en ocasion de urgencia y necesidad de que sean ocupados en el exercicio de su oficio..." (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684).

el ataje de las embarcaciones que quisiesen salir del puerto correspondía a las chalupas que los hubiesen introducido y amarrado debidamente, de manera que, de nuevo, eran los de Pasaia a los que correspondía el ataje de la salida de los barcos que hubiesen amarrado debidamente. A este caso se añadía otro que también repercutía en que los atajes de salida de las embarcaciones fuesen a manos de los de Pasaia. El reglamento establecía que los traslados de las embarcaciones de un puesto a otro dentro del puerto, con sus correspondientes desamarres y amarres, correspondían a las chalupas que los hubiesen atado al puerto, si es que deseaban disfrutar del derecho de atarlos en su salida. También en este caso los de San Sebastián querían eximirse de esta obligación que implicaba el tener que acudir a Pasaia a mover las embarcaciones de un puesto a otro, abandonando otras ocupaciones. Añadían que de no enmendarse este reglamento serían los marineros de Pasaia los que siempre disfrutarían del ataje de las salidas de las embarcaciones en connivencia con sus maestros³⁰⁵.

Para remediar estas circunstancias, solicitaban que el Consulado mandase que de ninguna manera atasen en su salida los marineros de Pasaia ninguna embarcación que hubiese arribado al puerto atada por los de San Sebastián. El Consulado dio por buena la solicitud, vulnerando la costumbre que hasta entonces había regido en Pasaia. Significativamente, el encargado de poner en práctica las pretensiones de los marineros de San Sebastián fue don Nicolas de Egoabil, a la sazón, Regidor Torrero de la fortaleza que San Sebastián disponía en Pasaia. Don Nicolas de Egoabil fue uno de los cónsules que elaboraron el reglamento de atajes del Consulado en 1683 y al año siguiente, siendo alcalde de la ciudad, el que aplicó de forma férrea su contenido, llegando, incluso, en determinadas circunstancias, a prohibir la pesca a los marineros de San Sebastián para que, exclusivamente, se dedicaran al ataje³⁰⁶.

305 “Reparos justos que a los mareantes de esta ciudad se les ofrezca poner a la planta dispuesta por los señores Prior y Cónsules en horden al ataje de los navios que salen del puerto del Pasaxe y de mar en fuera lleven los dichos mareantes al dicho puerto del Pasaxe son los siguientes:

1) El primer capitulo se a de reformar y en el solo se a de asentar que los mareantes de esta ciudad que de mar en fuera atoren qualquier navio o envarcazion no tengan mas obligacion de amarrarle mas de que si fuere mar [alta] con solo los calabrotos como asta aora se a estilado y si fuere baxamar conforme se a estilado tambien amarrarle en el dicho puerto, y cumpliendo en esta forma no puedan tener los del Pasaxe derecho de poderle sacar al tal navio ni envarcazion que los de San Sebastian le ubieren atado de mar en fuera.

2) Del segundo se a de reformar tambien lo que dize que si las lanchas del Passaxe de horden del maestre, dueño o encomendero desamarraren una o mas vezes qualquier navio o envarcazion han de preferir a la lancha o lanchas de esta ciudad que entraron en el dicho puerto, y se a de asentar y dezir que no por esto han de perder los de esta ciudad el derecho de la salida antes si tanga el derecho // (fol. r.) de sacarle hallandoles al tal navio o envarcazion dentro de la cruz del dicho puerto aunque le lleven atado los del Pasaje, quienes en este casso han de soltar la amarre de la atoa y entregarles a los de esta ciudad como se acostumbra en esta ciudad con los mareantes de ella, cuyo estilo y costumbre observan los del Passaxe. La rrazon que les asiste para esta justa pretension a los mareantes de esta ciudad para escluir lo propuesto en el dicho capitulo segundo es que si se diese lugar a lo expresado en dicha planta es cierto que los mareantes del Pasaxe tendrian ynttelixencia con el maestre, dueño o encomendero el que le desamarrase con que quedaria frustado el derecho claro de los mareantes de esta ciudad an tenido y tienen de sacar qualquiera navio o envarcazion que por ellos de mar en fuera fuese llevado.

Se a de añadir a dichos capitulos el que los mareantes de uno u otro lugar no se puedan entrometer en manera alguna a desamarrar ningun navio ni envarcazion que los de esta ciudad ubieren llevado de mar en fuera al dicho puerto para su salida // (fol. v.) aunque el maestre, dueños o encomenderos se lo pida y hordene, antes si tengan obligacion de dar a entender no lo puedan hazer por tocarles a los de San Sebastian que le entraron en el puerto con que se escusaran dolos y solizitudes, a cuyo fin esperan los mareantes de esta ciudad se aplicaran los señores Prior y Consules.” (A.M.P., E, 6, III, 1, 1).

306 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684.

Los marineros de Pasai San Pedro, comunidad perteneciente a la jurisdicción de San Sebastián, elevaron un memorial al concejo de la ciudad, solicitando que no se innovase la costumbre con que hasta entonces se rigieron los atojajes. De manera que, los maestros de los barcos continuaran gozando de la libertad de contratar los servicios de cualquier chalupa, que se hallase presente -siempre que fuese propia de los vecinos de Pasai San Pedro o de Donibane-, en los casos en que no se presentasen para sus salidas las chalupas que les atoaron en su llegada al puerto³⁰⁷. En suma, ni la reglamentación aplicada por el Consulado, ni su actitud prepotente contribuía en absoluto a mitigar los enfrentamientos entre los marineros de San Sebastián y los de Pasaia en torno a los atojajes. Tras permanecer muchos años en esta situación, en enero de 1703, es decir poco tiempo después del estallido de la Guerra de Sucesión, el Consulado se avino por fin a alcanzar un acuerdo consensuado con los marineros de San Sebastián y de Pasaia para regular el atojaje y evitar las disputas. Los maestros de chalupas y mareantes de Pasai Donibane dieron poder a tres miembros de su congregación para que acudieran a la reunión y alcanzaran el acuerdo³⁰⁸.

307 “Juan Martínez de Yriberri y el capitán Dionisio de Arbide por si y por los demas veçinos del Pasaxe de la otra vanda, vecinos de esta ziudad dizen que de inmemorial tiempo a esta parte an tenido costumbre sin cosa en contrario de salir a atoar a los navios que entran en el dicho puerto y salen de el y la chalupa que asi de esta ciudad como del dicho Pasaxe de la una vanda o otra a salido a la mar y a actoado el primero a qualquiera navio, este ha tenido y tiene el privilexio y preferençia a todas las demas chalupas que llegaren despues a dicho navio de entrarle al dicho puerto del Pasaxe y al tiempo que el tal navio quiere salir fuera del dicho puerto a la mar por esta antiçipaçion y por haverle actoado a la entrada tiene preferençia a todas las demas chalupas a la salida del dicho navio, y no queriendo la tal chalupa que asi previno el atoaxe a la entrada el dueño, capitán o maestre del tal navio llama y toma las chalupas que ha tenido gusto, y en esta costumbre an estado y estan en el dicho Pasaxe sin cosa en contrario asta que h agora Don Nicolas de Egoavil, rexidor de VS, a intentado ynobar esta buena costumbre y correspondençia y atençion que las unas chalupas a las otras asi de esta ziudad como de ambas vandas del dicho Pasaxe tenian en caso de prevençion, quedando a la salida del dicho navio, no queriendo la chalupa que le atoo a la entrada atoarle a la salida, a la voluntad y arbitrio del dueño del navio tomar las chalupas que mas gusto tubiere de una o otra vanda, sin preferençia de los unos a los otros, disponiendo el que todas las vezes que previniere la entrada del atoaxe de qualquiera navio al dicho puerto chalupa de esta ziudad, que a la salida del tal navio no queriendo yr la chalupa que la entrada le atoo de esta ziudad, ayan de tener preferençia las chalupas del Pasaxe de esta vanda, quitando por este medio la livtidad que los capitanes y dueños de los navios an tenido asta aqui en este caso de elixir y tomar para la dicha salida las dichas chalupas que an querido de una o otra vanda sin distincion, y perjudicando a los suplicantes en la combeniençia que de la livtidad // (fol. r.) de los dueños de dicho navio les podia seguir las vezes que estos les elixiesen, estando a su voluntad, respecto de lo qual por el perjuicio grave que se les sigue a los suplicantes de dar cumplimiento a lo que intenta el rexidor de VS, suplican con el respecto devido mande VS, informandose de los capitanes y marineros de esta ziudad de la costumbre que ay en el dicho atoaxe, al dicho Don Nicolas de Egoavil el que no haga novedad ninguna y dexee correr como asta aqui en adelante en fuerça de la dicha costumbre en dicho atoaxe en que los suplicantes receviran especial favor pues es de justicia...” (A.M.P., E, 6, III, 1, 1).

308 “...otorgamos que damos nuestro poder cumplido... Para que por nos y en nuestro nombre y representando nuestras personas passen desde el dicho lugar del Pasaxe al Consistorio y cassa de la Contratacion de la Ciudad // (fol. 24 r.) de San Sevastian el día miercoles primero que biene que se contaran siete del corriente y en todos los demas dias, y a los lugares que se destinaren a tratar, comferir, determinar y poner en fixa horden y planta lo que los mareantes y maestros de chalupas de dicha ciudad de San Sevastian y dicho lugar del Passaxe reciprocamente deven observar y practicar, en horden a los atoages de navios de quentta de su Magestad (que Dios guarde) de particulares y extrangeros que yntroduxeren asi en el puerto y canal nombrado del Passaxe como en el de dicha ciudad, y en sacad de dichos puertos los navios y vageles de todas suertes para fuera como se a acostumbrado hasta aora a fin de que por este medio se tome en su razon la mas segura providencia, de suerte que en lo futuro se eviten los yncombinientes que pudieran ocasionar las cuestiones y diferencias que en algunas ocasiones se an experimentado entre dichos mareantes y maestros de chalupas segun proponen a dicho lugar los señores prior y consul de dicha Cassa de la Contratacion y Consulado en carta de treinta y uno de henero...” (A.H.P.G., 3/2458).

La aplicación del reglamento de atojos del Consulado en el puerto de Pasaia originó, también, disputas entre los propios marineros de Pasaia, dedicados al atajo. Al haberse reducido a tasa las cantidades que cobraban de los barcos atoados, surgieron graves disputas entre los marineros en torno a la manera en que, en lo sucesivo, debían ejercer el oficio y, sobre todo, al modo de distribuir las ganancias. En Pasai Donibane, los acontecimientos llegaron al extremo de que Miguel Angel de Guillamaza, maestre de la lancha de Tomas de Esperandio, ambos vecinos de dicha comunidad, se negara a entregar al concejo -que, además, ejercía las funciones de cofradía, como más adelante se analizará- la cantidad que desde 1655 contribuían los maestros de las chalupas del producto de los atojos. Los efectos de la aplicación de este reglamento y los enfrentamientos que ocasionó fueron muy negativos para los marineros que ejercían el atajo en el puerto de Pasaia. De las cuentas de la “bolsa del atajo” de Pasai Donibane se desprende que, tanto las contribuciones otorgadas por las embarcaciones como el número de chalupas dedicadas a este oficio así como la contribución media correspondiente a cada, se redujeron a sus mínimos históricos durante los años 80 del siglo XVII (cuadro nº 17 del Apéndice Estadístico). A fin de solucionar los conflictos, en febrero de 1698 el concejo de Pasai Donibane alcanzó un acuerdo con los maestros de chalupas para regular, en principio durante un plazo de diez años, el ejercicio del atajo de sus vecinos y sus contribuciones al concejo. Además de establecer las cantidades a contribuir, acordaron que, en lo sucesivo, a la hora de atoar barcos con temporal, debían acudir en su ayuda todas las lanchas que se hallasen prestas para atoar y la cantidad obtenida por el servicio se repartiría, sin preferencias y de forma igualitaria, entre todas las embarcaciones participantes. A fin de incentivar a las distintas tripulaciones de las lanchas, reservaba a las dos primeras que llegasen hasta los barcos el derecho a darles piloto. Éstos, que primero llegasen y diesen piloto, gozarían de la preferencia del atajo en la salida de dichas embarcaciones³⁰⁹.

En resumen, las distintas partes implicadas en los atojos de los puertos de la jurisdicción de San Sebastián trataban de hacer valer sus intereses: los comerciantes agrupados en el Consulado querían someter dicha actividad a su control, a fin de evitar los abusos y fomentar el comercio; los marineros de San Sebastián de ninguna manera deseaban someterse a los intereses de los comerciantes, en cuanto que suponía la disminución de los ingresos que hasta entonces obtenían del atajo, pero, al mismo tiempo, pretendían valerse del apoyo del Consulado para imponerse sobre los marineros de Pasaia; éstos últimos se oponían, lógicamente, a las pretensiones de los marineros de San Sebastián, reclamando la continuidad de la costumbre en la manera de regular los amarres y las salidas de las embarcaciones. Sin oponerse a los dictados del Consulado, los de Pasai Donibane trataron de zanjar las disputas creadas tras su aplicación entre los marineros, elaborando un acuerdo que mitigaba la competencia en torno al atajo y que, por tanto, beneficiaba también a los miembros del Consulado, interesados en acabar con las disputas y excesos en torno al atajo. Por fin acabó por imponerse la necesidad de consenso, de manera que tras el acuerdo promovido por el Consulado en 1703 parece que se superaron los enfrentamientos de manera definitiva.

Este esfuerzo regulador del atajo aconteció también en otros puertos como Deba y, tal

309 A.M.P., E, 6, III, 1, 1.

como se afirmaba antes, se desarrolló a partir de mediados del siglo XVII, coincidiendo con un creciente interés de los comerciantes, vecinos o afincados en el litoral de Gipuzkoa, por controlar la mano de obra marinera, en concordancia con su creciente participación en la propiedad de barcos especialmente destinados al comercio con Andalucía y las Indias. Todos estos acontecimientos constituyen, en suma, la antesala de los que tendrían lugar a comienzos del siglo XVIII, cuando la mayoría de los comerciantes más poderosos participaron en la creación y fomento de la Compañía Guipuzcoana de Caracas. El renacer comercial de varios puertos guipuzcoanos propiciado durante la segunda mitad del siglo XVIII, tanto por la actividad de esta compañía como merced a otras iniciativas, desencadenó la propagación de los conflictos en torno al ataje por toda la costa de la provincia. A fin de evitar que los enfrentamientos malograran su creciente giro comercial, los concejos y cofradías de algunos puertos, optaron por regular el ataje de acuerdo con las prescripciones del Consulado de San Sebastián. Efectivamente, la Cofradía de San Pedro de Mutriku, cuyos miembros trataban de beneficiarse con los atajes del creciente tráfico naval que discurría por el Deba, remitieron al Consulado sus ordenanzas relativas a esta actividad para que esta institución las adecuara, a fin de que no resultasen lesivas al incremento del tráfico de este puerto y evitaran las discordias entre los mercantes y las chalupas dedicadas al ataje. Las Juntas Generales de 1768, celebradas en la misma villa de Mutriku, a propuesta de la citada cofradía, decretaron que todas las villas del litoral procediesen a adecuar las ordenanzas relativas al ataje de sus respectivas cofradías de acuerdo con el contenido de las ordenanzas del Consulado de San Sebastián y una vez concluida esta labor las remitiesen a la Diputación, quien, tras su labor censora, promovería su confirmación real, a fin de saldar definitivamente los conflictos en torno al ataje que menudeaban por todo el litoral³¹⁰. Con todo, la aplicación de este decreto no fue muy efectiva, pues en 1784 el alcalde de Deba informaba a la Diputación que no habían procedido a la adecuación de las ordenanzas de la cofradía de mareantes de su villa³¹¹

6.2.2. Importación de “Bastimentos a cambio de moneda”

En el apartado anterior se han analizado los conflictos acaecidos en torno a la concurrencia de barcos extranjeros, que, progresivamente, se fueron haciendo más indispensables, tanto para proveerse de “bastimentos” o víveres, procedentes de países del norte de Europa, como para extraer, en contrapartida, los productos excedentarios de Gipuzkoa, sobre todo el hierro. En contra de los dictados de la legislación general, los guipuzcoanos fueron obteniendo diversos privilegios que autorizaban incluso la extracción en tiempo de guerra de metales

310 “Leyôse memorial de la Cofradia de San Pedro de Mareantes de esta villa, en que representan, que habiendo recurrido a la ultima Junta General de Zumaya, suplicandola mandase que la cofradia se gobernase en lo futuro por las Ordenanzas contenidas en el egemplar impreso que presentan, acordadas por el Consulado de la ciudad de San Sebastian con la misma villa, interin esta hiciese otra, y obtuviere su confirmacion para evitar de este modo las discordias que se suscitan entre sus individuos y los patronos de los barcos que arriban à su puerto sobre la satisfaccion de los derechos de atoage, no tiene aun resulta alguna; por lo que suplica à la Junta se sirva de resolver lo que tubiere por conveniente: y la Junta acordò que todos los puertos maritimos, ò los que de ellos quisieren, vean las Ordenanzas del Consulado confirmadas por SM, que los cavalleros procuradores de aquella ciudad quedan en solicitar, y embiar a las justicias respectivas, y que estas, o los puertos, con las Cofradias, arreglen las Ordenanzas que tubieren por mas equitativas y las pasen a la Diputacion à fin de que esta solicite la confirmacion del Real y Supremo Consejo de Castilla, para evitar los embarazos que se han experimentado hasta aqui...” (A.G.G.-G.A.O., JD AJI 3/2).

311 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22.

preciosos hacia el extranjero para la adquisición de víveres. La excusa recurrente fue la insuficiencia de la agricultura propia para abastecer a su población y la necesidad de mantener a la provincia bien poblada y abastecida, aún a costa de la constante sangría de metales preciosos, dado su carácter altamente estratégico, tanto para la defensa de la frontera frente a invasiones extranjeras como por la producción de armas y navíos indispensables para la política expansionista e intervencionista de la Corona. Este privilegio constituyó uno de los principales pilares del sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa -sobre todo del comercio- durante toda la modernidad. Al amparo de su existencia, los comerciantes guipuzcoanos, además del desarrollo del tráfico de importación de víveres y extracción de excedentes, encauzaban la negociación de otros capítulos del comercio, como la extracción de productos excedentarios ajenos, caso de la lana, o la importación de todo tipo de manufacturas de Europa³¹². Pero, sobre todo, les permitía el encubrimiento del comercio ilegal, consistente, tanto en la extracción de más cantidad de metales preciosos que los necesarios para adquirir víveres como en la introducción de gran cantidad de productos extranjeros de contrabando. Priotti afirma, refiriéndose al caso de Bilbao, que sin ser una gran plaza de cambio, participaba en los circuitos financieros europeos merced a las importaciones de numerario proveniente de América y sus exportaciones hacia otras plazas³¹³.

Tempranamente, la Provincia fue obteniendo diversas mercedes que autorizaban la libre importación de víveres, es el caso, por ejemplo, de una Real Cédula otorgada en 1489³¹⁴. Las continuas guerras, en que estuvo implicada la Corona a lo largo de la Edad Moderna, constituían un serio obstáculo para el normal desarrollo de las importaciones de víveres desde el extranjero, pues una de las medidas habituales de las guerras era la prohibición de comerciar con los países enemigos. Pero la Provincia se valía, precisamente, de las premuras militares de la Corona para ir ampliando, entre otros, sus privilegios comerciales. Así, con el inicio de una nueva guerra contra Francia, a principios de 1528 Carlos I solicitaba el armamento en curso de cuantas embarcaciones se pudiese. La Provincia respondió que a cambio del servicio se le autorizara la libre importación de víveres procedentes de cualquier lugar de la Corona. Este permiso contemplaba las extracciones de dinero desde Gipuzkoa para adquirir víveres en otros territorios de la Corona como Andalucía³¹⁵. La necesidad de

312 Acerca del tráfico comercial entre la Península y el norte de Europa, véanse: BILBAO, L.M.: "Comercio y transportes internacionales...", op. cit.; Idem: "Exportación y comercialización de las lanas...", op. cit.; CHILDS, W.R.: *Anglo-Castilian trade...*, op. cit.; GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra...*, op. cit.; LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla...*, op. cit.; Idem: *Quelques données sur le mouvement...*, op. cit.; PHILLIPS, C.R.: "Spanish merchants and the wool trade in the Sixteenth Century", *Sixteenth Century Journal*, 14 (1983), pp. 259-282; Idem: "The Spanish wool trade, 1500-1780", *Journal of Economic History*, 42 (1982), pp. 775-795; PRIOTTI, J.P.: "El comercio de los puertos vascos...", op. cit.; Idem: "Les marchands basques espagnols et l'espace atlantique au XVIIe siècle", *Bulletin du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, 7 (1995); URIARTE MELO, C.: "Transport et marché dans la mer cantabrique au XVIIe siècle. Les difficultés des marchés alternatifs", en: MOLLAT, M. (Ed.): *L'aventure maritime...*, op. cit.

313 PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., p. 87.

314 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/19.

315 "...Ytem por que lo suso dicho no se podria efetuar segund la esterilidad que de presente en esta tierra ay que se suplique a su magestad mande poner que benga todo genero de bastimentos a esta provincia o que libremente puedan traer los que quisieren vastimentos a ella probeyendo de alguaziles para el andaluzia sobre ello. Y porque es el camino largo y entre tanto la provincia recibiria muy grand daño por la mucha gente y pocos bastimentos que en ella ay que

importar bastimentos fue también la llave para conseguir las autorizaciones de comerciar con los labortanos, súbditos del rey de Francia, en momentos de guerra abierta entre ambas coronas, como es el caso de la autorización obtenida en 1543, sin embargo en esta ocasión no se hacía ninguna mención acerca de cuáles eran los productos autorizados para extraer en contrapartida³¹⁶.

En 1550, ante la inminencia de otro conflicto con Francia, una Real Cédula, corroborada por otra de 1551, prohibía el comercio con dicho reino, autorizando únicamente las importaciones de víveres y efectos navales necesarios en los astilleros³¹⁷. En este caso tampoco se especificaban los productos autorizados para extraer en contrapartida; ello provocó que, al igual que a otros territorios de la Corona, progresivamente se extrajese dinero de oro y plata al extranjero. De todas maneras, a fin de garantizar la llegada de víveres desde Francia se debían ofrecer mercancías de contrapartida, pues de nada servían los permisos de importación de víveres si por un lado no se autorizaban explícitamente las extracciones de determinados productos, y por otro se imponían incluso limitaciones a la extracción de productos como el hierro. Así, a fines de 1553, a petición de la propia Provincia a fin de evitar las extracciones monetarias se autorizó la extracción, a cambio de víveres, de productos de las pesquerías (grasa de ballena) y naranjas, ampliando en 1554 la autorización a otros productos pesqueros (bacalao, sardinas) y cítricos (limones)³¹⁸. No obstante no se autorizó la extracción de hierro, considerado como un producto estratégico, en cuanto que servía para elaborar armas.

No eran menores los problemas que afectaban a la importación de víveres desde otros territorios de la Corona. Tal como la Provincia exponía en 1528, las limitaciones legales impuestas a los productos guipuzcoanos impedían las importaciones de víveres, además de que los provenientes del interior de la península sufrían un importante encarecimiento, propiciado por el transporte terrestre que siempre resultaba caro³¹⁹. Pero, incluso, los que se podían traer por vía marítima, como, por ejemplo, los producidos en Andalucía, también, experimentaban la carestía. En 1556, Felipe II, al poco de acceder al trono, mediante una Real Provisión, ordenó a todas las justicias de sus posesiones, incluido el Corregidor de Gipuzkoa,

con mucha brevedad su magestad probea de alguaziles para que de burgos asta y de tierra de canpos trayan los bastimentos que oviere por nuestro dineros...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/8 (P4D8)).

316 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/13.

317 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/16 (P4D10).

318 “...Y agora por parte de la provinzia de guipuzcoa nos ha sido suplicado fuesemos servido que como en pago de los dichos bastimentos se havia de llevar dineros pudiesen sacar las personas que las traiesen vallena sardina lima y limon y bacallao o como la nuestra merced fuese: lo qual havemos havido por bien y por la presente damos licencia a todas y qualesquier personas que con forme a los dichos convuenios truxeren bastimentos a la dicha provincia para que en lugar de aquellos como se havia de llevar dinero se lleve otra tanta cantidad de las cosas susodichas como se metiera de los dichos bastimentos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/15 (1554). Véase también: DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/25 Noviembre 1553.).

319 “...Ytem que por no tener saca libre la provincia se vee en esta neçesidad y se ha bisto en otras semejantes en otros tiempos pues conforme a las leyes del reyno los mantenimientos se han de dar libres en todos los reynos de su magestad se suplique por saca general para esta provincia y quando este lugar no oviere que sea a lo menos de cinco o seys myll cayzes en cada un año...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/8 (P4D8)).

que investigaran el proceder de los arrendadores y demás negociadores de las rentas agrícolas señoriales y se castigara a los especuladores³²⁰. Las propias características del régimen de propiedad y de explotación agraria imperantes en los principales territorios agrícolas³²¹, que provocaban la concentración de los excedentes en manos de unos pocos rentistas, repercutía en su encarecimiento. Excedentes que eran objeto de una activa especulación, consistente en su almacenamiento en espera de que los precios se elevaran, para proceder entonces a su venta. Tanto es así que las autoridades de Gipuzkoa se veían precisadas a recurrir a la obtención de licencias reales para poder adquirir en diversos territorios peninsulares partidas de cereales de destacado volumen, como las obtenidas por San Sebastián en 1588 para importar 20.000 fanegas de trigo desde Tierra de Campos, en 1595 para importar 6.000

320 “...Sepades que por dibersas partes se nos a dado a entender y somos ynformados que abiendo en estos nuestros rreynos bastante probisyon de trigo y çebada asi de lo que se cogio el año pasado como de lo que antes abia, por sacarse fuera del rreyno y por estar en poder de arrendadores que contra nuestras leyes y prematicas an arrendado para vender y de otras personas que lo pueden guardar y guardan se a subido en el Andaluzia y casi en todo el rreyno a esçesibos y desordenados preçios faziendo el temporal tan bueno como nuestro señor le ynbia lo qual no puede ser sino por las causas ya dichas e que sy en esto no se pusiese con brevedad remedio nuestros naturales rreçibirian mucho trabajo a falta de mantenimientos con la carestia de pan que al presente ay y adelante podria aver. Et nos deseando probeer lo que conbenga al bien publico y sustentaçion de los pobres y personas que los an de comprar de manera que dios nuestro señor se sirba y el daño que de esto se podria seguir no baya adelante lo mandamos platicar en nuestro consejo. Et asy visto fue acordado que debiamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha rrazon y nos tobimoslo por bien por que vos mandamos que en algunos pueblos de esa dicha probinçia estando juntos en sus ayuntamientos llamando para ello personas de espiriençia y que tengan zelo al bien publico platiqueis y confirais sobre este negoçio y sobre las causas y rrazones por donde entendeys que se a puesto el pan en tan subido preçio y por que medios os pareçe se podria probeer asy a lo presente como a lo venidero y vos al dicho corregidor o vuestro lugarteniente os ynformeys en esa probinçia que personas tienen arrendadas rrentas de pan ecclesiasticas o seglares y tratan de arrendar comprar o vender el dicho pan o si poniendole nombre de maiordomias o por otra bia en fraude y quebrantamiento de las dichas leyes y prematicas para ebitar la pena de ellas arriendan o toman en si la cobrança de las dichas rrentas, el que cantidad de pan poco mas o menos berisimilmente allays que abra en poder de los dichos arrendadores y avida la dicha ynformaçion la enbiades ante los del mio conçejo juntamente con el dicho pareçer dentro de veynte dias para que vista se probea lo que mas conbenga a la utilidad publica y substentaçion de los pueblos y los unos ny los otros no fagades en deal por alguna manera so pena de la nuestra merçed o de diez myll maravedis...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/17 (P4D3)).

321 Con respecto a la producción agraria de la Andalucía atlántica, principal escenario de concentración de los intensos flujos comerciales relacionados con el tráfico con Indias, Martínez Shaw advierte que durante el siglo XVI continuó regido mediante estructuras de tipo “tradicional”. El enorme flujo de metales preciosos americanos fomentó el predominio del consumo de productos extranjeros sobre la inversión en la mejora de las distintas actividades productivas. Se produjo un proceso de concentración de las tierras en manos de unos pocos grandes propietarios rentistas que nunca procedieron a la mejora de los cultivos. Como consecuencia la producción cerealera se encaminó al abastecimiento interior, debiendo procederse, incluso, a la importación de cereales desde el extranjero para completar las necesidades alimenticias de Andalucía. Tan sólo las producciones de aceite y sobre todo de vino se encaminaron a la exportación. Véase: MARTÍNEZ SHAW, C.: “La Andalucía Atlántica...”, op. cit., pp. 293-307.

Esta realidad existente en Andalucía, uno de los territorios peninsulares más aptos para el desarrollo de una agricultura mediterránea, debe inducir a la historiografía vasca a replantearse el concepto de la inadecuación del País Vasco atlántico para el desarrollo de una agricultura cerealística apta para suplir todas sus necesidades alimenticias. El mayoritario empleo de las mejores tierras y de las inversiones en determinados cultivos destinados al mercado, hecho muy ligado al régimen de explotación y de propiedad de las tierras, debió constituir un factor de primer orden a la hora de provocar que la agricultura de un determinado espacio fuese incapaz para suplir las necesidades alimenticias de su población. En este sentido, el hecho de que la principal producción agrícola guipuzcoana fuese la sidra, destinada incluso a la exportación, debió incidir directamente en su incapacidad para proveer de cereales a toda su población. En suma, más que de inadecuación se debería hablar de incapacidad del agro guipuzcoano para conseguir el abastecimiento cerealístico de sus habitantes en el siglo XVI. Véase: ALBERDI LONBIDE, X.: “La comercialización de la producción agrícola...”, op. cit.

fanegas de trigo y 2.000 de centeno desde Asturias y Cuatro Villas y en 1635 para proveerse de todo tipo de bastimentos en Galicia y Asturias³²². En suma, para los guipuzcoanos no resultaba rentable importar víveres desde otros territorios de la Corona, quedando como única alternativa el abastecimiento desde el extranjero.

La Corona, así mismo, debió considerar que autorizar a Gipuzkoa la extracción en tiempo de guerra al extranjero de productos como el hierro resultaba menos conflictivo y complicado que tratar de eliminar las acciones de los grandes rentistas agrícolas de Andalucía, Castilla, etc. Así, en 1558 una Real Cédula, a modo de contrapartida de los víveres, autorizaba, para un plazo limitado de seis meses, la extracción a Francia de cualquier mercancía, excepto armas, municiones, pólvora y mineral de hierro³²³. A partir de este momento, progresivamente, se fue ampliando esta limitada concesión, de manera que tras el hierro, se autorizó la extracción de metales preciosos e, incluso, se autorizó la importación a cambio, no sólo de víveres, sino de todo tipo de mercancías. De todas maneras, al amparo de la gran afluencia de víveres a los puertos guipuzcoanos y de la extracción en contrapartida de metales preciosos se produjo un gran desarrollo del fraude, lo que dio origen a diversos enfrentamientos entre los que apoyaban la ampliación de las autorizaciones y sus detractores.

6.2.2.1. Ampliación de las concesiones obtenidas por el comercio de importación de víveres

Los extranjeros, que acudían con productos alimenticios, pertrechos navales o cualquier otra mercancía, además, de los productos excedentarios de Gipuzkoa (hierro, grasa de ballena, etc.) o del interior peninsular (especialmente la lana), lo que además demandaban era moneda de oro y plata, es decir, metales preciosos procedentes de América³²⁴. Este fue el origen de diversas disputas entre los favorables a permitir y los que se oponían a la extracción de moneda. Al amparo de las autorizaciones reales, concedidas para su aplicación en tiempo de guerra, para la importación de víveres desde el extranjero y para la extracción, en contrapartida, de cualquier mercancía, a excepción de armamento, las autoridades de los puertos guipuzcoanos permitían, incluso en tiempo de guerra, tal como queda de manifiesto en la citada Real Cédula de 1554, las extracciones de numerario, cada vez más demandado por los extranjeros que acudían con productos alimenticios. Por supuesto, en períodos de paz en que no había limitaciones o prohibiciones para comerciar con el extranjero, las extracciones monetarias a cambio de víveres se hacían con total normalidad. Esta situación

322 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 161, 166, 178.

323 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/18 (P4D3).

324 El comercio de cereales entrañaba serias dificultades y altos riesgos para sus protagonistas, que siempre rozaban la frágil frontera entre los beneficios y las pérdidas, dependientes de la gran variabilidad de los precios del cereal en toda la Europa atlántica. La costa vasca constituía un mercado cuyas características permitían solventar de alguna manera este riesgo, ya que la gran cantidad de puertos y pequeñas plazas mercantiles existente, ofrecía a los extranjeros la posibilidad de deambular de un puerto a otro en busca de las condiciones de venta más favorables. Ello implicaba, en cambio, una enorme elevación de los riesgos de desastre, que se multiplicaban con cada escala efectuada. Véase al respecto: URIARTE MELO, C.: "Transport et marché dans la mer cantabrique...", op. cit., pp. 341-354.

desembocó, a partir de la década de los 70 del siglo XVI, en un notable incremento de las extracciones fraudulentas de oro y plata, muchas veces en connivencia con las autoridades y comerciantes locales. Coincidiendo con estos acontecimientos, se produjo el enfrentamiento entre los interesados en las extracciones y los que, también, pretendían beneficiarse de este tráfico por medio de la denuncia de los presuntos infractores ante las autoridades judiciales. Hay que tener en cuenta que, en caso de demostrarse la acusación, se procedía al embargo de los bienes denunciados, repartidos a terceras partes entre el fisco, el juez encargado del caso y el denunciante.

Significativamente, los primeros pleitos localizados sobre extracciones fraudulentas de moneda datan, en el caso de los fondos judiciales de Hondarribia, de 1574 y, en el de los del Corregimiento de Gipuzkoa, de 1582. En el primer caso, algunos pescadores de Hondarribia, que se hallaban ejercitando su oficio en los juncales de la villa, prendieron y denunciaron a Esteban de Aguirre, gabarrero natural de Lapurdi residente en Irun, por extraer moneda fraudulentamente. El alcalde de Hondarribia examinó el saco que llevaba el gabarrero, hallando varios paquetes y talegos de moneda que en total sumaban más de 16.000 reales en moneda de oro y plata, que fueron embargados³²⁵. El segundo caso se suscitó en 1582 con la denuncia interpuesta por Martín de Beruete, vecino de San Sebastián y propietario de una pinaza con que transportó cierta cantidad de centeno desde San Sebastián a Santander. El mercader francés, dueño del centeno, tras su venta en Santander, manifestó o declaró ante las justicias de aquella villa para su extracción a Francia únicamente de la mitad de la cantidad obtenida. A su regreso a San Sebastián, Beruete, le denunció ante el alcalde³²⁶. Este pleito atestigua que las autoridades municipales consentían los fraudes que se cometían al socaire de la extracciones de metales preciosos a cambio de víveres; extracciones monetarias que eran autorizadas con el único requisito de que fueran declaradas por los comerciantes.

Por supuesto, las autoridades locales emprendían todo tipo de maniobras para enmascarar el fraude. Quizás, la principal maniobra institucional fue la mencionada de otorgar permisos de extracción de dinero a los extranjeros que procediesen a declararlo ante las autoridades. Mediante este procedimiento se confería una apariencia formal de legalidad a las extracciones monetarias fraudulentas. El temor a que la generalización del fraude desembocara en la intervención de la Corona, que hiciera peligrar la continuidad de las importaciones de víveres del extranjero, impulsó a las autoridades de Gipuzkoa a emplear los resortes legales que les brindaba la autorización de 1553-1554 para conferir un aspecto de legalidad a las extracciones monetarias. Esta autorización de 1553-1554, concedida en un contexto especial de enfrentamiento bélico, admitía la extracción de moneda, aunque para su control mandaba que los comerciantes extranjeros debían declarar o registrar ante las justicias ordinarias o alcaldes de los puertos tanto las mercancías aportadas como las que en contrapartida extraían. Desde entonces, las autoridades municipales continuaron aplicando este procedimiento de los registros, mediante los cuales concedían permisos de extracción de moneda en contrapartida de los víveres. En suma, a fin de conferir una apariencia formal de legalidad a las extracciones monetarias, las autoridades locales procedieron, de facto, a reconocer un valor

325 A.M.F., E, 7, II, 1, 10.

326 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 470.

general a un permiso real concedido para su aplicación en una coyuntura concreta de guerra contra Francia³²⁷.

Efectivamente, los libros contables de los municipios costeros confirman esta iniciativa de las autoridades locales. En algunos archivos municipales se conservan los “libros de manifestación de mercaderías” o registros en que se asentaban las mercancías autorizadas para su introducción y extracción, incluida la moneda de oro y plata, desde o para países del extranjero. Significativamente, todos se iniciaron a principios de la década de los 80 del siglo XVI: en Zumaia en 1581³²⁸, en Mutriku en 1582³²⁹ y en Hondarribia en 1584. Anteriormente, parece que no había “libros de manifestación de mercaderías”. La inexistencia de registros anteriores a 1580 se podría atribuir a extravíos o pérdidas documentales, acaecidas a lo largo de los siglos, aunque hay datos que corroboran la hipótesis de que su redacción se inició a partir de la fecha. En Hondarribia se conservan los libros de registro de las mercancías compradas y vendidas en la lonja, iniciadas en 1533, pero los primeros registros de autorización de extracción de moneda y otros cargamentos al extranjero, a cambio de víveres, son de 1584³³⁰. En el caso de Mutriku, se conserva un inventario del archivo municipal, redactado en 1735, que corrobora que el libro de manifestaciones de dicha villa se inició en 1582³³¹.

Un pleito suscitado en 1584 ante el alcalde de San Sebastián constituye un caso paradigmático para el conocimiento de estas maniobras fraudulentas aplicadas por las autoridades locales y de los intereses que giraban en su entorno. Una vez más, Martín de Beruete, el mismo denunciante del pleito de 1582, anteriormente citado³³², denunció ante el alcalde de San Sebastián al maestro de navío Guillaume Riu, vecino de Audierne (Bretaña), de extraer dinero y otras mercancías en un barco extranjero. El alcalde registró el barco y halló más de 2.500 reales de plata, 14 quintales de hierro, una barrica de grasa de ballena, 39 de carne de ballena y 159 piedras de molino. Riu alegó que acudió a San Sebastián con trigo y tras solicitar los pertinentes permisos de extracción de dinero y mercancías, pagar los derechos correspondientes y realizar los pregones y demás trámites pertinentes para cargar mercancías en barcos extranjeros, zarpó cuatro días antes de la denuncia. Pero, sorprendido

327 “...mandamos a don diego de carvajal capitan general de la dicha provincia y al corregidor o juez de residencia que fuere della y otras quales quier justicijs que dexen y consientan sacar la dicha ballena sardina lima y limon y bacallao en rretorno de los dichos bastimentos y que quando los metieren en la dicha provincia sea ante las justicias de ella conforme a lo contenido en los dichos convenios y que en rretorno de ellos se saque la cantidad de las dichas cosas en tanto valor como fuere lo que se metiere haviendolo rregistrado ante la justicia...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/15).

328 A.M.Z., Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº 159.

329 A.M.M., Leg. 197.

330 A.M.F., C, 5, II, 5, 1 (1533-1553); C, 5, II, 4, 6 (1584).

331 “Ytem un legajo rottulado manifesttaciones de franzeses con un libro de lo mismo forrado en pergamino que empezo año mil quinientos ochenta y dos y acava el de mil seiscientos veinte y uno...” (A.H.P.G., 1/2691).

332 Martín de Beruete constituye un claro ejemplo de individuos que se valían de la denuncia del comercio fraudulento como un medio de obtención de ingresos.

por un temporal, regresó al puerto de Pasaia donde fue denunciado. Como pruebas de sus alegaciones presentó, en primer lugar, una copia de la manifestación o declaración efectuada ante el alcalde de San Sebastián, por la que se le concedía licencia para extraer 9.900 reales en moneda de oro, procedidos de 550 fanegas de trigo que vendió. En segundo lugar, presentó copia de los pregones efectuados para cargar su embarcación con las mencionadas mercancías, destinadas a Nantes. A pesar de todo, el alcalde, que días antes había otorgado los mencionados documentos, sorprendentemente, sentenció que el dinero y el hierro requisados no habían sido manifestados y ordenó su pérdida, junto con la embarcación, declarando libres las restantes mercancías³³³. El alcalde de San Sebastián, consciente de que los documentos por él emitidos días antes, aunque formalmente legales, encubrían la ilegalidad de autorizar la extracción de metales preciosos en exceso, no otorgó ningún valor a los mismos y condenó al acusado por cometer delito de extracción ilegal de moneda.

Estos acontecimientos evidenciaban la urgente necesidad existente de normalizar las irregularidades que se venían cometiendo, a fin de evitar que la Corona aplicase medidas lesivas para la libre importación de víveres a cambio de moneda. Tal como anteriormente se mencionaba, ese peligro latente debía ser cada vez más palpable, tal como se pone de manifiesto en las Juntas Generales de 1580, celebradas en Errenteria, donde el representante de la villa anfitriona manifestara, a modo de advertencia, que la necesidad de aplicación de la estricta Pragmática de fletes de 1577 se debía al generalizado incumplimiento de las manifestaciones de mercancías que se cometía en las principales plazas mercantiles³³⁴. La primera iniciativa consistió en el mencionado inicio de la redacción de registros de manifestación o declaración de mercancías, en que quedaban registradas las mercancías introducidas desde el extranjero y sus retornos, ordenado por la Provincia en 1581³³⁵. La creación de estos libros había sido propuesta por Errenteria el año anterior³³⁶. El propósito de estos registros era evitar casos muy perniciosos para el comercio, como el citado, acaecido en 1584 en San Sebastián, que desacreditaban totalmente a las autoridades locales. Al no existir unos libros de registro propiamente dichos, las justicias locales, a expensas de sus intereses o de las circunstancias, podían dar por válidas o nulas los permisos otorgados días antes. Pero, significativamente, las principales plazas mercantiles como San Sebastián o Hondarribia, que, como más adelante se observará, preferían continuar con las irregularidades y encubrimientos de fraudes, de los que se beneficiaban, no mostraron ningún entusiasmo por la redacción de estos libros. Fueron las autoridades de puertos como Zumaia o Mutriku los que mostraron mayor empeño por aplicar el decreto provincial que trataba de normalizar esta actividad.

333 El pleito continuó en el Corregimiento porque Martín de Beruete, no satisfecho con las cantidades embargadas, apeló la sentencia, considerando que las mercancías liberadas debían ser también embargadas, pero el Corregidor corroboró la sentencia (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 529).

334 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9). / DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 16/26 Abril 1580.

335 A.M.Z., Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº 159.

336 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/12 (P4D9). / DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 16/26 Abril 1580.

En ambos casos, se trataba de puertos de modesta importancia comercial; se podían calificar de puertos de escala comarcal. Zumaia, situada en la desembocadura del Urola, canalizaba el tráfico creado en torno, por una parte a la exportación del hierro producido en el valle medio y bajo de dicho río, en que había importantes localidades ferronas, como Azpeitia, Azkoitia y Zestoa, y, por otra a la importación de víveres destinados a dichas poblaciones. Mutriku, ubicado entre la desembocadura del Deba y la frontera con Bizkaia, apenas se beneficiaba del tráfico lanero de la ruta del Deba, aunque exportaba parte importante del hierro producido en la cuenca media y baja de dicho río, en el del valle medio del Urola, así como en las localidades vizcaínas limítrofes, e importaba productos alimenticios destinados a los mismos. La principal actividad de ambos puertos no era el comercio, sino la pesca en Mutriku y la construcción naval en Zumaia. Sin embargo, quizás, este hecho incentivó a sus autoridades a regularizar las importaciones de víveres y las extracciones de numerario antes que en las grandes plazas comerciales como un intento de atraer este tráfico a sus puertos. Efectivamente, como se ha señalado, los años 80 del siglo XVI se hallaban inmersos en pleno proceso de concentración del comercio en determinadas plazas como San Sebastián, Hondarribia o Deba, en perjuicio de otras como Mutriku o Zumaia. Por tanto, la iniciativa reguladora de éstas últimas podría responder a un intento de atraerse parte del tráfico comercial. Mientras que las autoridades y comerciantes de los principales centros comerciales, como se acaba de mencionar, mostraban poco interés por esta labor, confiando quizás en que las irregularidades que cometían no perjudicasen seriamente a la gran actividad comercial de sus puertos.

En las Juntas Generales de abril de 1584, celebradas en Zumaia, se oyeron las primeras quejas de la excesiva cantidad de metales preciosos que los extranjeros sacaban de Gipuzkoa. Concretamente, Orio se quejaba de que los labortanos, en contra de la autorización real, tras vender la mayor parte de los productos de las pesquerías en San Sebastián, Bilbao y Castro Urdiales, extraían su valor en moneda, en vez de en productos elaborados en Gipuzkoa³³⁷. Don Francisco Bouquer de Barton, alcalde de Zumaia y uno de los principales inversores en actividades marítimas de la villa, proponía que se adoptasen para toda la provincia las normas consuetudinarias con las que se regían las compraventas de víveres en Zumaia. La Junta designó una comisión para estudiar la propuesta y, a continuación, insistió en que se redactaran los libros de manifestaciones en todos los puertos, advirtiendo a San Sebastián que redactara los suyos en el plazo de veinte días. Por fin, tras el dictamen favorable de la comisión, la Junta decretó que las compraventas de trigos extranjeros y las extracciones de dinero se rigieran según las normas que se usaban en Zumaia³³⁸.

La villa de Zumaia fue más lejos, pues incluyó sus normas en la nueva recopilación de ordenanzas municipales que elaboró por entonces. Estas ordenanzas fueron confirmadas por el rey en mayo de 1584, es decir, un mes más tarde de que hubiesen sido elevadas al rango de decreto provincial. El objetivo principal de estas ordenanzas era asegurar el abastecimiento alimenticio de los vecinos de Zumaia, procurando su acceso a la adquisición de víveres a precios módicos, evitando carestías y especulaciones. A tal fin, contemplaban la extracción de

337 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 10.

338 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 14/25 Abril 1584.

monedas de oro y plata para la adquisición de víveres³³⁹. Con la confirmación de estas ordenanzas, además de refrendar todas las mencionadas medidas favorables a los pequeños consumidores de granos, se obtuvo la primera autorización real para la regulación de la extracción de metales preciosos al extranjero a cambio de víveres. Es decir, el decreto provincial, adoptado un mes antes y basado en las ordenanzas de Zumaia, que autorizaba la mencionada extracción de dinero, alcanzaba, de este modo, el refrendo real. Ésta debió ser la causa de que fuera aceptada sin disputas por todos los asistentes a las Juntas Generales de Zumaia de 1584, a pesar de contener restricciones al libre comercio de víveres, en beneficio de los consumidores, que de ninguna manera debían gustar a los comerciantes. Tras este primer paso, en 1586, en las Juntas Generales celebradas en Tolosa, se decidió solicitar al rey que se permitiese extraer dinero a los extranjeros que aportasen efectos navales (velas, jarcias, clavazón, brea, cáñamo, etc.), municiones y artillería, tan precisos para la buena marcha de la construcción naval³⁴⁰.

339 La ordenanza nº36 mandaba, “Que las medidas del trigo de la mar sean conforme a las que en San Sebastian se tiene como las ay al presente de años atras y esto se guarde adelante perpetuamente.”

La nº37 que todos los barcos, naturales o extranjeros, que arribasen al puerto con carga fuesen visitados por el alcalde, “...y siendo extranjero y cossa que se deva manifestar lo agan asenttar en el libro de las manifesttaciones que conforme a los mandatos de estta provinzia se tiene en estta villa, el qual libro aya de esttar en poder del escribano fiel de cada año y que el lo aya de azenttar, y lo mesmo aga el retorno que qualquier estraño hiziere asi en dinero siendo de bastimentos, como en fierro y otras cosas que lo pueda hazer, conforme a las leyes del reino y privilexios de estta Provinzia.”

La nº38 que los alcaldes y regidores tasasen en el precio más bajo los cereales que tragesen de fuera tanto naturales como extranjeros, aunque procediesen a su almacenamiento para subir el precio. Cuando alguien los comprase, deberían acudir el comprador y el vendedor ante la justicia, jurando a qué precio los compró, “...y si le dieran algunas ventaja y siendo la ventaxa en mas cantidad del uno por zientto por la merma se le saque del prezio que le compro, y en el tal prezio que hasi le questta, sacando la tal ventaja si hubo, se dibulgue por la yglesia en missa maior y se de a // (fol. r.) todos los que lo quisieren llevar en tres dias naturales sin hazer ympedimiento alguno...”. En caso de escasez de víveres si acudiesen gentes de fuera de la villa a comprar, los vecinos de la villa serían preferidos durante esos tres días. Transcurrido el plazo, se podían descargar, almacenar y vender un real más caro del precio inicial.

La nº39, “Ytem que quando algun vezino de estta villa trugiere algun trigo o zeveras desde San Sebastian o Guettaria o otro puertto comarcano para vender en estta villa, sea luego obligado de acudir // (fol. v.) ante la justizia y manifesttarla y declarar con juramento la cantidad que trae y el prezio que le costo, y si trae de un trigo, o mezclado, y si le dieron algunas ventaxas para la merma, y rezevido el juramento si al alcalde le pareziere tambien rezevirle al pinazero y marineros que lo traen, y echa la aberiguazion le dé para fletes costtas y mermas y travajos dos reales allende del costte prinzipal, y que a este prezio lo venda y que no pueda subir a mas prezio de lo que asi le diere la tasa el alcalde aunque adelante viniese a subir el trigo...”

La nº40, “Ytten que ninguna persona que tragiere a vender a esta villa qualquier vastimentto de pescado, sardina, arenque, bacallau y fruta y otras cosas de provizion no lo puedan vender sin que acuda al regidor de ella y el le de la taza...”

La nº41, “Yttem que ninguna persona vezino ni estraño no sea osado comprar cosa ninguna que asi viniere a vender, así sardina, pescado fruta, queso y otro qualquier bastimento para tornar o revender...”

La nº70, que los que comprasen sal de los navíos que acudiesen al puerto para volverla a vender, si lo adquiriesen a menos de ocho reales, “...no lleve el tal comprador mas de medio real por fanega e gananzia del coste prinzipal que le costo...”, incluidos en dicho beneficio los gastos de descarga, almacenaje y mermas. En caso de que el precio superara los ocho reales, entonces podría obtener un real de beneficio.

La nº71, “Yttem ordenamos y mandamos que en quanto al capitulo y ordenanza que trata de los trigos que se compran en estta villa y lo traen de fuera de ella desde la ciudad de San Sebastian, y otras partes de estta provincia y acaesce trueque con fierro que en tal caso no hubiese coluzion (sic) contra el trigo, por ser como seria en daño comun...” (A.M.Z., Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº 56).

340 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 19/29 Abril 1586.

De todas maneras, en vista de que San Sebastián no cumplía con el decreto de la Provincia, en lo concerniente a la redacción de los libros de manifestaciones, las Juntas Generales de 1589, congregadas en Getaria, decidieron enviar un alcalde de hermandad a San Sebastián en caso de que en el plazo de un día no cumpliera con el mandato de presentar ante la Junta sus libros. El procurador de Zestoa, por su parte, exponía las razones de la actitud de San Sebastián. Denunciaba que San Sebastián no quería presentar ni disponer, siquiera, de libros de manifestación de mercancías, a fin de continuar con las prácticas fraudulentas, consistentes en extraer dinero como contrapartida de cualquier mercancía extranjera, cuando las leyes mandaban que, con excepción de los víveres, lo procedido de la venta de cualquier otro producto extranjero se debía extraer en mercancías propias, como el hierro³⁴¹. En vez de plegarse a las órdenes de la Provincia, vino la noticia de la Diputación que las autoridades de San Sebastián se habían decidido a iniciar acciones contra el decreto que, entre otras cosas, mandaba la elaboración de los libros de manifestaciones en todos los puertos. Ante esta continua desobediencia, el Corregidor inició una investigación judicial contra la villa³⁴². Un mes después, las acciones del Corregidor surtieron efecto, pues San Sebastián se quejaba ante la Diputación en contra del proceder abusivo del merino enviado, quien había registrado diversos barcos extranjeros y requisando a algunos el dinero que llevaban en contrapartida de víveres³⁴³. Incluso, el Capitán General de Gipuzkoa intervino en la cuestión, ordenando el apresamiento en alta mar de un barco francés procedente de San Sebastián con alguna cantidad de dinero³⁴⁴.

Estas acciones de los representantes de la Corona no satisfacían tampoco a la Provincia, en cuanto que distorsionaban el normal desarrollo del comercio y de la llegada de víveres del extranjero, y constituían un freno a la extracción de moneda indispensable para su adquisición. En las Juntas Generales de 1593, reunidas en Hondarribia, Zumaia volvió a insistir en el estricto cumplimiento de su normativa, incluido lo concerniente a las manifestaciones o declaraciones de mercancías ante las autoridades locales, como medio para

341 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/24 Noviembre 1589.

342 "...los daños que benian al servicio del rrey nuestro señor y a la utilidad publica de esta dicha provincia por no aver libros quenta, en rrazon que conbenia en la dicha villa de San Sebastian donde se asentasen las manifestaciones de las mercaderias que los estrangeros metian en ella para que con esta claridad su rretorno et procedido de ellas se hiziese en la cosecha de esta tierra conforme a las leyes de estos rreinos, esta probinçia considerando quan neçesario hera como dicho esta y quanto // (fol. 12 v.) cumplia al servicio de su magestad dar orden en ello avia hecho una hordenança por la qual dio forma e traça que se avia de tener en la dicha billa en tener libros de manifestaciones y asentar su rretorno para que goardando la dicha orden se hebitasen los fraudes et dolos que avia en tener libros por via de apariençia y asentar solo en ellas agunas partidas, proter forman, la qual dicha hordenança entendida por los del rregimiento de la dicha billa de San Sebastian con ser tan justa e tan en servicio de dios nuestro señor de su magestad et tan neçesaria para el bien unibersal de esta provincia avia benido a su notiçia se avian juntado hora sea en casa particular o en las casas del conçejo los alcaldes e jurados et rregidores de ella donde avian tratado de que se contradixiese la dicha ordenança y para enterarse de lo que pasava avia librado el dicho mandamiento..." (A.G.G.-G.A.O., R.8).

343 A.G.G.-G.A.O., R.8.

344 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 8 Junio/22 Agosto 1591.

superar el conflicto, a lo que la Junta mostró su conformidad³⁴⁵. De todas maneras, considerando insuficiente esta medida, la Provincia emprendió una serie de maniobras en la Corte, a fin de obtener la autorización real para la extracción de moneda a cambio, en principio, de víveres. La táctica empleada consistió en hacer valer la idea de que Gipuzkoa gozaba de antemano del privilegio de extracción de dinero a cambio de víveres. Las gestiones de la Provincia para acabar con el proceder del Capitán General, que, en el interín, había apresado otros barcos franceses con dinero, no fueron sencillas, pues se levantaron voces en la Corte en contra de permitir las extracciones de dinero³⁴⁶.

De todas maneras, las gestiones de la Provincia, poco a poco, resultaron fructíferas. Una Real Cédula de 1594 ordenaba que remitiesen los ataques de los corsarios contra los barcos franceses que aportaban víveres. Autorización ampliada a comienzos de 1595 a los barcos procedentes de Flandes, Escocia e Irlanda. Únicamente se prohibía la llegada de barcos ingleses, sobre los que sí podían actuar los corsarios, debido a la guerra que enfrentaba a ambos reinos³⁴⁷. Estas autorizaciones, en suma, permitían la extracción de dinero al extranjero en contrapartida de los víveres aportados a Gipuzkoa. Pero no contentos, las autoridades de la Provincia promovieron la autorización para que un tercio de la carga de los barcos que aportasen víveres se compusiese de todo tipo de mercaderías legales, merced alcanzada en junio de 1596. A pesar de todo, las gestiones continuaron para conseguir el permiso de extracción en dinero de lo procedido de dicha tercera parte del cargamento compuesta de mercancías³⁴⁸. Por fin, en 1597, una nueva Real Cédula autorizaba extraer dinero a los barcos extranjeros cuyo cargamento, además de los víveres (cereales, legumbres o sal) se compusiese, en cantidad de hasta una cuarta parte, de todo tipo de productos legales (manufacturas, etc.)³⁴⁹.

345 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 19/29 Noviembre 1593.

346 "...la relación que algunas gentes han hecho de que por esta provincia se pasa dinero al Reyno de Françia con ocasión de los bastimentos que bienen a ella. Y abiéndose encomendado este negoçio a uno de los del Consejo de Su Magestad se informó de algunos que an sido Corregidores en esta provincia. Paresçe que por parte del Fiscal se a dado memorial a Su Magestad para que mande que no se saque a Reyno estraño dinero en ninguna manera ni por previllegio que tenga... Y para que se conserbe combiene que sea basteçida por la mar de Françia, como ha sido hasta agora y se ha conserbado. E por el previllegio que tiene de que puedan los estrañeros llebar lo proçedido de los bastimentos // (fol. 42 v.) en dinero bienen con ellos y las basteçen. Y a no tener este previllegio no traerían los dichos bastimentos y la conserbaçión de la Provincia, de cuya antigoa fidelidad y lealtad tiene Su Magestad entera satisfaçión, es de las más ynportantes para la Real Corona de Castilla." (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico, 14/24 Noviembre, 1594).

347 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/30; JD IM, 1/10/31.

348 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 1,30.

349 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/33. El Agente en Corte comunicaba acerca de sus gestiones exitosas: "Este dia se a bisto en la dicha junta una carta del agente en corte en que dize que conforme a lo que escrivio en su ultima carta sera con esta la cedula por la qual su magestad permite para que los navios que binieren con bastimentos a la Probincia trayendo la carga de su parte en trigo çenteno y çebada y otras legumbres puedan traer ansi mismo la quarta parte de mercaderias liçitas e sacar el dinero que de los dichos bastimentos e mercaderias proçediere sin yncurrir por ello en pena alguna y dize que sino se engaña es la mas amplia que en esta materia hasta aqui se a conçedido e le a costado mucho cuydado e trabajo y lo da por muy bien empleado..." (A.G.G.-G.A.O., R.11).

La autorización de 1597, que fue elevado a rango de Fuero, constituyó una de las bases del privilegiado sistema de organización comercial, que se aplicó en Gipuzkoa desde la segunda mitad del siglo XVI y se mantuvo a lo largo de toda la Edad Moderna. Pero, además, sirvió de tapadera para el gran desarrollo que experimentaría el fraude a lo largo del siglo XVII, de manera que Gipuzkoa llegó a ser uno de los principales puntos de salida -de forma legal o ilegal, como más adelante se hará hincapié- hacia Europa de los tesoros que llegaban de América. Ello no implica que las extracciones de contrapartidas en metales preciosos sustituyeran a las realizadas en hierro. Muy al contrario, se comprueba que a lo largo de todo el siglo XVII el hierro guipuzcoano continuó siendo demandado en Europa y fue continua su extracción en contrapartida de las importaciones de víveres y demás mercancías. En los registros de los citados “Libros de Manifestación de Mercaderías” se constata, además, que el hierro guipuzcoano continuaba siendo muy demandado, pues a pesar de gozar de la libertad de extracción de metales preciosos en contrapartida de los víveres aportados, muchos extranjeros optaban por extraer en hierro la mayor parte de lo procedido de la venta de sus mercancías. Son incluso frecuentes los años en que el valor monetario de las exportaciones férricas superaba con creces el de lo extraído en metales preciosos. Por ejemplo, en 1657 de Hondarribia, en contrapartida de las importaciones de víveres, se extrajeron 4.775 reales de plata en metales preciosos, mientras que el valor de lo extraído en hierro ascendió a 9.216 reales de plata³⁵⁰.

Es más, este permiso inicial, a lo largo del siglo XVII, en medio de las estrecheces económicas y militares de la Corona, se fue ampliando, de manera que se acentuaba el carácter privilegiado de la organización del comercio marítimo guipuzcoano y se incrementaban las facilidades para el desarrollo del comercio ilegal. Así, una Real Cédula de 1607 autorizaba a los franceses e ingleses a aportar víveres sin necesidad de declarar la procedencia de los productos³⁵¹, con lo que se minaba uno de los principales objetivos de los libros de manifestación de mercancías que consistía en controlar la procedencia de los productos extranjeros a fin de evitar que provinieran de países enemigos de la Corona. El mantenimiento del “imprescindible” permiso de importación de víveres del extranjero constituyó uno de los argumentos recurrentes para la ampliación de los privilegios comerciales. Así, por ejemplo, en 1608 se empleó para oponerse al endurecimiento de las Pragmáticas de fletes³⁵², anteriormente estudiadas; en 1644 para conseguir la reanudación de las relaciones comerciales con Lapurdi, interrumpidas desde el inicio de la guerra franco-española en 1635³⁵³; en 1678 para obtener la autorización de la importación de granos desde

350 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial...”, op. cit., pp. 227-258; ALBERDI LONBIDE, X. – ARAGÓN RUANO, A.: “Le commerce du fer basque...”, op. cit.; ALBERDI LONBIDE, X.-ARAGÓN RUANO, A.: “Relaciones comerciales entre puertos franceses...”, op. cit.; PRIOTTI, J.P.: “El comercio de los puertos vascos peninsulares...”, op. cit., pp. 193-206.

351 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/35 (P5D6).

352 A.M.F., E, 6, V, 1, 4.

353 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45.

Bretaña³⁵⁴; y en 1690 de Galicia³⁵⁵.

6.2.2.2. Exportación de víveres desde Gipuzkoa

El gran aporte de víveres a los puertos guipuzcoanos desde el extranjero posibilitó que los comerciantes, dedicados a su adquisición y posterior redistribución entre las poblaciones, tanto del litoral como del interior de la provincia, pasaran a satisfacer la demanda de otros territorios de la monarquía. Esta actividad era contraria a la legislación vigente, pues los privilegios de libertad de importación de víveres beneficiaban a territorios concretos como el guipuzcoano. Ya en las Juntas Generales de 1552, reunidas en Elgoibar, a propuesta del Corregidor se decretó la prohibición de revender al exterior los mantenimientos llegados a Gipuzkoa para su abasto. San Sebastián, Errenteria y Tolosa, tres plazas mercantiles interesadas en el tráfico generado en torno a los víveres, se opusieron al decreto³⁵⁶. A pesar de todo, el problema no remitió, años después, en 1571, en las Juntas Generales de Errenteria, la villa de Elgoibar se quejaba del encarecimiento provocado por las reventas de los víveres llegados a los puertos. La Junta decretó que los que quisiesen revender mantenimientos deberían hacerlo al mismo precio de compra. En esta ocasión fueron Deba, San Sebastián y Hondarribia, las tres principales plazas comerciales del litoral, las que se opusieron al decreto³⁵⁷.

En 1582 el síndico procurador general de Bergara, principal mercado comarcal del valle del Deba, especializado en la redistribución en los valles altos del Urola y del Deba y en parte de Bizkaia de cereales procedentes, tanto del litoral como del interior, así como en la exportación en contrapartida del hierro producido en ese entorno, inició autos contra Martín de Andonaegui, mercader lonjero de Alzola, por dedicarse a acaparar trigos procedentes de Álava y Castilla, con el propósito de extraerlos a Andalucía. Actividad que, al parecer, había generado una importante inflación del precio del trigo en Bergara³⁵⁸. Este caso es el primer ejemplo de los importantes choques de intereses que desde finales del siglo XVI acaecieron en el valle del Deba en torno a la exportación de alimentos. Estas exportaciones fueron, en gran parte, protagonizadas por los comerciantes poseedores de lonjas, ubicadas en el curso del río Deba, sobre todo en Alzola, especializados en la comercialización de todo tipo de mercancías entre el litoral y el interior. Este tipo de acontecimientos constituyeron un acicate para la aprobación en las Juntas Generales de 1584, celebradas en Zumaia, del anteriormente mencionado reglamento de importación y venta de víveres procedentes del extranjero. Efectivamente, uno de sus artículos insistía en la prohibición de las exportaciones de víveres³⁵⁹.

354 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/52.

355 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/56.

356 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Elgoibar 30 Abril/9 Mayo 1552.

357 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 28 Abril/8 Mayo 1571.

358 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/23.

359 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 14/25 Abril 1584.

El comercio de compraventa de víveres, especialmente de cereales, merced a las autorizaciones de libre importación desde el extranjero, adquirió gran relieve en los puertos de Gipuzkoa. Exponente de la importancia alcanzada por este tráfico y de las razones en su contra de las autoridades, es el acuerdo adoptado en la Junta Particular de 1591, reunida en Basarte o Santa María de Olaz. La Junta se congregó ante el rumor de que Antonio Belmosto, vecino de Génova, trataba de adquirir 150.000 fanegas de trigo destinadas a satisfacer la escasez que padecía su ciudad. Belmosto remitió un memorial a la Junta, exponiendo que su intención no era adquirir toda esa cantidad en San Sebastián, que ya tenía adquiridos 50.000 fanegas en Francia y que únicamente solicitaba, aprovechando el permiso que la provincia gozaba para importar víveres del extranjero, el permiso para trasladarlos a San Sebastián para después enviarlos a su ciudad. Añadía que se le permitiera adquirir en San Sebastián otras 20.000 fanegas, garantizando que, en caso de padecerse escasez, permitiría a la villa surtirse de sus trigos. La Junta, a pesar de las aclaraciones, consideró que de otorgar el visto bueno a Belmosto escasearía la llegada de trigos a Gipuzkoa, pues la mayoría serían destinados hacia Génova y se opuso a la petición³⁶⁰.

A pesar de la negativa, el hecho de que desde Génova acudieran a proveerse de trigos es una clara muestra de la magnitud de la negociación de cereales en Gipuzkoa. Años después, en 1598 la Provincia comisionó a Juan de Arteaga, vecino de Placencia de las Armas, que emprendiera una investigación acerca de los cereales que se exportaban desde el valle del Deba a Francia. Los autos elaborados constituyen un inestimable documento para conocer el gran desarrollo alcanzado hacia finales del siglo XVI por el comercio de exportación de cereales, en gran parte destinados al abastecimiento de los pesqueros guipuzcoanos y labortanos, dirigidos a las pesquerías transoceánicas de ballenas y bacalao, y, también, a la provisión de buques de la Armada. Ofrecen así mismo una amplia visión de la red de comercialización de cereales constituida entre Vitoria, Bergara-Alzola, Deba-Mutriku, San Sebastián, Errenteria, Hondarribia y San Juan de Luz. El merino de la Provincia inició un proceso contra los implicados en la extracción de cereales a Lapurdi, pero todos fueron absueltos por falta de pruebas³⁶¹.

Tras la oposición a las reventas de víveres se hallaban los intereses de las autoridades municipales, temerosas de que la excesiva avaricia de los comerciantes derivase en carestías. De todas maneras, esta actitud, más que a su altruismo y a su consideración respecto de los menos pudientes de la sociedad guipuzcoana, derivaba de las maniobras emprendidas en pos de sus intereses por las autoridades locales y provinciales, mayormente miembros de los sectores acomodados de la sociedad e implicados, en mayor o menor medida, en la comercialización y especulación de los víveres, tanto provenientes del exterior como producidos in situ. La prohibición de la extracción de víveres se trataba de una medida de apaciguamiento social, cuyo propósito era evitar que la excesiva especulación se tradujera en carestías de alimentos, que, a su vez, desencadenasen conflictos sociales. Garantizando el

360 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Santa María de Olaz (Azpeitia) 19 Noviembre 1591.

361 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 795.

abastecimiento alimenticio de la población a precios razonables, además, de evitar los conflictos se aseguraba la continuidad y el desarrollo del comercio de víveres, incluida su extracción. Efectivamente, la retención temporal de determinados productos alimenticios provenientes del exterior, además de satisfacer la demanda de los pequeños consumidores, permitía, por una parte la disposición de suficientes víveres para satisfacer la gran demanda de actividades como las pesquerías transoceánicas; y por otra la especulación con otros productos alimenticios, no absorbidos por la demanda interna de Gipuzkoa, tanto de producción propia (caso de las sidras, etc.) como de parte de los provenientes del exterior. En este sentido, es muy elocuente el hecho de que desde 1473 los comerciantes de San Sebastián disfrutasen de un privilegio real que eximía a la negociación del trigo de todo tipo de tasas impuestas por las autoridades locales³⁶².

En suma, la oposición de las autoridades de la Provincia a la negociación especulativa de alimentos dirigidos al abastecimiento de empresas marítimas, como las pesqueras, o a su exportación, fue una acción más aparente que real, pues constituía una saneada fuente de ingresos para los comerciantes y especuladores. Este hecho se evidencia perfectamente en los acontecimientos habidos en torno a las prohibiciones impuestas por la Provincia a la elaboración de escabeches de pescado entre fines del siglo XVI y principios del XVII, ya estudiados en el capítulo de la pesca del litoral. Ante esta actitud tan perniciosa para el desarrollo de la actividad pesquera en el litoral guipuzcoano en 1613 el concejo de Mutriku, uno de los principales centros escabecheros, demandó a la Provincia ante el tribunal del Corregimiento. Entre las acusaciones vertidas por el alcalde de esta villa se afirmaba que el propósito de esta prohibición era la disposición de una barata fuente de abastecimiento alimenticio, en este caso, de pescado, para los pequeños consumidores de Gipuzkoa. Todo ello, a fin de que sus promotores, comerciantes, especuladores y propietarios de tierras, procedieran a la comercialización y especulación de otros productos alimenticios, especialmente agrícolas de producción propia, como la sidra, principal excedente agrario comercializable de Gipuzkoa, sin temor al estallido de conflictos por carestía de alimentos³⁶³. Efectivamente, en el capítulo de las pesquerías transoceánicas se hacía eco del enorme alcance del negocio del abastecimiento de sidra de los pesqueros.

Además del valle del Deba, otros escenarios importantes de los conflictos suscitados en torno a la extracción de víveres fueron San Sebastián y Hondarribia. Ambos municipios ponían impedimentos a la introducción por el curso del Bidasoa hacia las Cinco Villas del norte de Navarra de cereales, legumbres y otros víveres, procedentes, vía marítima, del extranjero; de manera que en 1591 el reino de Navarra se vio precisado a recurrir a los tribunales para conseguir que la Provincia admitiera por esa vez las compras de bastimentos que hacían en los puertos guipuzcoanos³⁶⁴. Pero, después volvieron de nuevo las limitaciones interpuestas por los municipios en que se centraba la mayor parte del tráfico de cereales como Hondarribia. Tanto es así que en 1621 Miguel de Yancia, en representación de los alcaldes de

362 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 83.

363 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1017.

364 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 164.

las Cinco Villas, replicaba que disponían de una Real Cédula que les autorizaba importar víveres provenientes del mar desde cualquier puerto de Gipuzkoa³⁶⁵. Pero no sólo eran las autoridades municipales y provinciales los promotores de estas iniciativas, sino que también los propios comerciantes se oponían a la introducción de víveres procedentes de localidades vecinas, ya que suponían una competencia a los suyos. Un pleito muy significativo al respecto es el suscitado en Hondarribia en 1612 entre los comerciantes que, en contrapartida de otros productos, importaban sardinas curadas de Galicia³⁶⁶, y los propietarios de las posadas -es decir pequeños comerciantes y tenderos-, que procedían a adquirir el mismo producto en San Sebastián para proceder a su reventa en Hondarribia. El proceso se inició con la denuncia, interpuesta por Miguel Sanz de Zapiain ante el alcalde de Hondarribia, de que las reventas de sardinas, traídas de San Sebastián, ocasionaban “...*gran dano y perjuicio de los vecinos que en ella tratan*...”. El regimiento de Hondarribia emitió un decreto prohibiendo la reventa de sardinas curadas, importadas desde San Sebastián, en atención a los daños que se ocasionaban a los que se “sustentaban” del comercio³⁶⁷. Los demandados alegaron que se les permitiera la libre venta de sardinas curadas en la villa, del mismo modo que lo hacían los comerciantes dedicados a su importación al por mayor. Sin embargo, los alcaldes sentenciaron a favor de los demandantes, ordenando que, en lo sucesivo, no se introdujeran sardinas curadas de Galicia desde San Sebastián para su reventa³⁶⁸.

365 “...He entendido que Vuestra Merced a algunos vezinos mios a proybido no saquen trigo aba ni otros bastimentos que bienen por la mar de esa villa y porque tengo Çedula Real de su magestad para que pueda sacar trigo aba y otros bastimentos que bienen por la mar libremente de todos los puertos de esa noble probinçia de Guipuzcoa...” (A.M.F., A, 8, 1, 1).

366 La actividad comercial de Pontevedra, principal núcleo urbano de la Galicia del siglo XVI, se basaba mayoritariamente en las exportaciones del vino Ribeiro, denominado “de Ridavia” en la documentación guipuzcoana, y de sardinas curadas. El País Vasco constituía uno de los principales importadores de ambos productos. Véase: PEREIRA FERNÁNDEZ, X.M.: “Las interrelaciones del mayor núcleo urbano gallego del siglo XVI: Pontevedra”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998, t.IV: La Corona de Castilla, pp. 359-371.

367 “En la villa de Fuenterrabia dentro de la casa del ayuntamiento de ella día miercoles a veynte y nueve de hebrero de mill y seysçientos y doze años ante los señores pagador Martin de Careaga y Francisco de Olaberria alcaldes ordinarios de la dicha villa y Beltran de Aramburu y Miguel Perez de Ambulodi jurados mayores y Pedro de Aranibar sindico procurador general y Martin de Santesteban preboste y Miguel de Estroquiça y Domingo de Hechabe regidores, en presençia de mi Domingo de Aramburu escribano del Rey nuestro señor y del numero de la dicha villa y escribano fiel de su ayuntamiento este año, Presento en el dicho Ayuntamiento esta petiçion Miguel Saenz de Capiayn y pidio justicia. Los dichos señores del Regimiento mandaron que las pipas de sardina de Galizia que truxieren para rebender dende la villa de San Sebastian qualesquiera vecinos a esta dicha villa no se bendan ni traygan por los daños e ynconbenientes que de las rebentas suelen acaecer contra los mercaderes y los conpradores arrieros yentes y benientes. Porque los naturales con sus tratos sustentan y entretienen a los vezinos de esta dicha villa que nabegan haziendoles ganar sus soldadas y a los dueños de los pataxes y zabras el flete y ademas de ello la limosna que ayudan se saque para la cofadria (sic) del señor Sant Pedro de los nabegantes de ella. Y si alguna sardina para hazer rebenta conprada en la villa de San Sebastian truxieren a esta dicha villa abiendo en ella sardina arencada de Galizia de los naturales de esta villa que la que truxieren a ella para rebender no se les permita vender antes, y se pongan las pipas que truxieren en la lonja de esta dicha villa y sin orden de ella no se vendan las tales pipas ni que ningun buerizo (sic) sea osado de meter dentro de la villa ninguna de las pipas para hazer la rebenta y se daba comision al preboste para que lo contrario haziendo prenda a los que yncurrieren, y asi lo mandaban...” (A.M.F., E, 7, I, 6, 32).

368 “...con que agora ni en ningun tiempo ellas ni otros vezinos de esta villa no sean osados sin liçençia de la justia y regimiento de ella traer sardina arencada ni fresca para rebender aviendo en ella sardina arencada de los vezinos de esta dicha villa trayda por su rriesgo y ventura dende Galiaça so pena de diez mill marabedis a cada uno por cada vez

Llama la atención que los conflictos, en torno a la exportación de víveres desde Gipuzkoa, remitieron a partir de los inicios de la década de los 20 del siglo XVII, hasta la última década del mismo siglo, de manera que el mencionado caso, suscitado entre Hondarribia y las Cinco Villas de Navarra en 1621, constituyó el último de los recogidos en la documentación sin que conste ningún otro hasta 1694. Esta atenuación de la conflictividad puede que se produjera al compás de las autorizaciones para la libre introducción de víveres desde el extranjero obtenidas para inicios del siglo XVII por la Provincia, que, de alguna manera, debieron eliminar los peligros derivados de su extracción desde Gipuzkoa. El conflicto en torno a la extracción, en este caso de cereales, volvió a estallar en marzo de 1694, cuando la Diputación envió a Mutriku un comisionado a emprender acciones en contra de las extracciones de trigo que en dicha villa se cometían con destino a Lapurdi.

El reinicio de la disputa se produjo en un contexto muy especial que es necesario tener en cuenta para comprender las razones de su desencadenamiento. Efectivamente, tal como en el capítulo de las pesquerías transoceánicas se mencionaba, durante las décadas finales del siglo XVII los comerciantes de Gipuzkoa, especialmente los afincados en San Sebastián, mostraban un progresivo menor interés por la promoción e inversión en la actividad pesquera. En este contexto, comenzó a deteriorarse el trato preferente que a los inversores y barcos pesqueros labortanos se venía confiriendo, de manera que, en lo sucesivo, al contrario de lo que se venía haciendo, los comerciantes e inversores guipuzcoanos no mostrarían ya tanta disposición por salvaguardar las buenas relaciones con los labortanos. Así, a la flota pesquera labortana que invernaba en Pasaia, comenzaron a obligarla a aprovisionarse, estrictamente, de sidra propia de los cosecheros de San Sebastián, sin que se les admitiera el embarque de cualquier otra sidra. Tras diversas advertencias, hacia finales del siglo XVII la flota labortana dejó de invernarse en Pasaia, ausentándose hasta 1701³⁶⁹. Estos avatares coincidieron con el estallido en 1688 de la Guerra de la Liga de Augsburgo entre Francia y España. Las negociaciones entre las Provincias de Gipuzkoa y Lapurdi para la reactivación del Tratado de Conversa fueron muy largas y tensas, de manera que se dilataron hasta junio de 1694, con diversas maniobras y medidas de presión mutuas de entremedio.

En suma, el reinicio de las acciones de la Provincia contra las extracciones de víveres, que se produjeron tres meses antes de la aceptación por el rey de la firma del Tratado de Conversa íntegro, probablemente constituyeron una medida de fuerza más, a fin de obligar a los labortanos a aceptar las condiciones que las autoridades de Gipuzkoa pretendían. Esta hipótesis adquiere mayor relieve si se tiene en cuenta que las acciones emprendidas por don Pedro Cutunegieta e Illumbe, el comisionado enviado por la Provincia a Mutriku, reprimieron, preferentemente, la extracción de pan cocido o bizcocho, que desde dicha villa se enviaba para la provisión de los barcos franceses. Es decir, tal como se observaba a principios del siglo XVII, los pesqueros labortanos, a pesar de haber abandonado

que lo contrario hizieren porque asi conbiene a la obserbança (sic) de los naturales de esta villa y sus tratos y vien ubersal de ella..." (A.M.F., E, 7, I, 6, 32).

369 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: "La comercialización de la producción agrícola guipuzcoana...", op. cit.

temporalmente su puerto de internada de Pasaia, continuaban dependiendo en parte para su aprovisionamiento de los víveres que se negociaban en Gipuzkoa. De manera que para los de Mutriku, la retirada de la flota pesquera labortana de Pasaia no supuso un freno para la extracción de bizcocho con destino a dichos pesqueros. Incluso una vez iniciada la guerra en 1688 y, teóricamente, estando interrumpidas las relaciones comerciales hasta la firma en 1695 del Tratado de Conversa que las autorizaba, se continuaron extrayendo partidas de trigo y bizcocho desde Mutriku de forma clandestina, dadas las circunstancias.

Efectivamente, el comisionado de la Provincia interrogó en Mutriku, además de a algunos maestros de chalupa, a diversos mesoneros y alhondigueros -llama la atención que la mayoría de los que ejercían este oficio fuesen mujeres-, es decir, comerciantes que disponían de lonjas o almacenes para el almacenaje de los principales productos (hierro y víveres sobre todo) que se negociaban en la villa. Coincidían todos en que desde el puerto de Mutriku no se extraía ningún trigo a Francia. Pero el comisionado consiguió arrancar a Jerónima de Carramiola la información de que se habían cargado de cereales algunos barcos franceses en la cala de Saturrarán³⁷⁰. El comisionado acudió a Saturrarán e interrogó a los caseros de las inmediaciones. Algunos verificaron la información de que se cargaban barcos franceses en Santurrarán, añadiendo que el trigo destinado a tal efecto se almacenaba en la ermita de Santa de Cruz, en el límite jurisdiccional con la localidad vizcaína de Berriatua. Otros, en cambio, significativamente, incluida la doncella de la casa de Saturrarán, negaron los hechos³⁷¹.

En este punto se interrumpieron las acciones del comisionado, quizás, porque resultaban ya innecesarias por intuirse la cercana firma del Tratado de Conversa. De todas maneras, un mes antes de la aceptación real de la firma del Tratado, en las Juntas Generales de mayo de 1694, congregadas en Hondarribia, se insistió en la prohibición de las extracciones de víveres al extranjero. Como se acaba de comprobar, siendo Mutriku una de las principales afectadas por estas medidas, en las siguientes Juntas Generales de 1695 celebradas en dicha villa, quizás a modo de revancha, se presentó la acusación de que desde San Sebastián se extraían al extranjero vinos traídos de Francia para su abastecimiento³⁷². Puede que detrás de esta acusación se hallaran los comerciantes de Mutriku que el año anterior sufrieron las acciones de la Provincia, instigadas, principalmente, por los poderosos comerciantes de San Sebastián, deseosos de alcanzar un tratado favorable con Lapurdi. Las acciones en contra de la extracción de provisiones experimentaron nuevos bríos tras los acontecimientos producidos a partir del fallecimiento de Carlos II en 1700. Un mes antes del suceso, en octubre de 1700, la Provincia adoptó diversas disposiciones para asegurar su abastecimiento de granos, dificultado por los rumores de guerra que entorpecían el normal desarrollo de las importaciones de víveres³⁷³.

370 La pequeña cala y playa de Saturrarán, situada al socaire del cabo homónimo, constituye el territorio más occidental de la costa guipuzcoana, ubicada muy cerca y frente a la embocadura del puerto vizcaíno de Ondarroa.

371 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/62.

372 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,13.

373 Pedro de Ezabal, comerciante de San Sebastián, remitió a la Diputación una carta de un comerciantes inglés, con el que se había concertado para adquirir trigo de Inglaterra e Irlanda, en que comunicaba que, "...La escritura se hara con las condiciones que le tengo dicho y que quedare libre sy succediere ynvasion, quiera su divina magestad no se

Las dificultades ocasionadas por la Guerra de Sucesión al aprovisionamiento de víveres se sumaron a las circunstancias que se vienen mencionando (progresivo desinterés de los inversores por las pesquerías transoceánicas, distanciamiento en las relaciones entre Gipuzkoa y Lapurdi, etc.), de manera que las extracciones de víveres desde Gipuzkoa, especialmente, las destinadas a Lapurdi, paulatinamente, se estaban volviendo más problemáticas. Los autos iniciados por la ciudad de Hondarribia contra el capitán Miguel de Yarzagarai, en enero de 1713, meses antes de la firma del Tratado de Utrecht, que pondrían fin a la Guerra de Sucesión de España, constituyen un caso esclarecedor acerca de las crecientes dificultades que los dedicados a extraer víveres a Lapurdi experimentaban para continuar con su actividad y de las maniobras fraudulentas que precisaban al objeto. El capitán Yarzagarai fue acusado de transportar en su chalupa a San Juan de Luz cien fanegas de trigo, extraídas desde San Sebastián, merced al despacho otorgado por las autoridades de Hondarribia para el abastecimiento de esta ciudad. El acusado alegó que el mencionado despacho, imprescindible para extraer trigo desde San Sebastián para Hondarribia, le fue proporcionado por Dominica de la Farga, vecina de Hendaya (Lapurdi). Añadía que Dominica le aseguró que disponía de permiso de los alcaldes de Hondarribia para conducir el trigo a San Juan de Luz, con lo que procedió a ello³⁷⁴.

De las declaraciones de Dominica de la Farga se deduce que las autoridades municipales de Hondarribia, en principio, participaban paradójicamente en la extracción fraudulenta de cereales a Lapurdi. Afirmaba que “*una persona de autoridad*” se encargó de obtener de los alcaldes de la ciudad el pertinente permiso para conducir el trigo a San Juan de Luz³⁷⁵.

assy pero lo advierto respeto de los rumores que corren...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/68).

374 “...el día viernes treze de este mes se le dio despacho por los señores alcaldes de esta ciudad para poder conducir desde la de San Sebastián cien fanegas de trigo para el abasto de los vezinos avitantes y moradores de aca, y dicho despacho // (fol. v.) lo saco y se lo entrego al que depone Dominica cuio apellido ignora de nazon franzes vezina del lugar de Hendaya, en el presupuesto que dicho trigo hera para esta ciudad y para el declarante, para dicho abasto. Y dichas cien fanegas de trigo habiendo recevido en dicha ciudad de San Sevastian el declarante, por quenta de la dicha françessa, mediante dicho despacho que entrego a la justizia de ella, las conduxo a la villa de San Juan de Luz del reino de França, por haverle asegurado la dicha françessa tenia beneplazito de dichos señores alcaldes de esta ciudad para que las pudiesse llevar a la dicha villa de San Juan de Luz, y fiado en la azeverazion que le hizo, aunque dicho despacho no contenia semexante circunstancia, si no la preçision de haver de traer dicho trigo a esta ciudad, y assi se dexo engañar el declarante...” (A.M.F., E, 7, II, 23, 4).

375 “En la ria entre la ciudad de Fuenterravia y burgo de Endaia, jurisdiccion y termino de la dicha ciudad a veinte y ocho de henero de mil setecientos y trece ante mi el escribano y testigos infraescritos Dominica de La Farga, vecina del dicho burgo, declaro que deseando traer de la ciudad de San Sebastian cierta cantidad de trigo se valio de una persona de autoridad de esta aora algunos dias para que le facilitase su salida y le dio una carta y con ella llego al capitan Miguel de Yarzagarai, vecino de la dicha ciudad de Fuenterravia y le dijo le avia de traer de la expresada de San Sebastian en su chalupa cien fanegas de trigo en virtud de dicha carta. Y que el dicho Yarzagarai le respondió que no llevando licencia de sus señores alcaldes no le darian con lo qual a la dicha persona volbio dicha carta y le expreso lo que dicho Yarzagarai le dijo y resulto que quedo encargada en solicitar la dicha licencia, y aviendo despues acudido al señor alcalde don Pedro Ygnacio de Zuluaga insignuo a su merced que dicho trigo tenia para la villa de San Juan de Luz y que para este efecto avia de ser dicha licencia, y que el dicho señor alcalde la dijo no le daria tal licencia con cuia resoluzion paso a la persona expresada y le comunico lo que su merced le avia dicho, como tambien que para haver disgustos // (fol. 4 r.) y embarazos queria dejar la conduzion de dicho trigo y le respondió que ella quedava encargada en facilitar dicha licencia y allanar el embarazo de que pudiese llevar dicho trigo a San Juan de Luz, y en efecto consiguio aquella y lo dio a la declarante diciendo condugese dicho trigo a San Juan de Luz, que no tendria impedimento alguno pues para ello tenia el fiad de los señores alcaldes y la aseguro ser asi; Y en fee de esto se

Aunque a primera vista parezca una vana excusa para salir del atolladero, significativamente, los alcaldes de Hondarribia absolvieron a los acusados y se abstuvieron de continuar con el conocimiento del caso. Esta connivencia de las autoridades de Hondarribia con las extracciones de trigo a Lapurdi constituye un aspecto más de las acciones fraudulentas que las autoridades e inversores navales de esta ciudad desarrollaban, a fin de beneficiarse de las pesquerías transoceánicas labortanas. En su capítulo correspondiente se ha analizado el caso de las cartas de vecindad simuladas que las autoridades de Hondarribia proporcionaban a los pesqueros labortanos y que son una más de estas acciones³⁷⁶.

Las acciones fraudulentas de las autoridades de Hondarribia derivaban de los grandes intereses existentes en dicha ciudad en el desarrollo de las pesquerías transoceánicas labortanas. Participación que, progresivamente, se iba haciendo más difícil, lo que les obligaba a recurrir al fraude a medida que los sectores de comerciantes e inversores más poderosos de Gipuzkoa, los asentados en San Sebastián, no sólo se apartaban de los intereses pesqueros, sino que pronto comenzaron a desarrollar una política contraria a su desarrollo. En suma, este pleito constituye un exponente del progresivo distanciamiento de las economías de Gipuzkoa y Lapurdi, fruto de las transformaciones que acaecieron a principios del siglo XVIII en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa. Como a continuación se analizará, este distanciamiento desembocó en la remisión de los Tratados de Conversa, que, en lo sucesivo, no se volvieron a revalidar. Estos cambios, también afectaron al tráfico de importación y extracción de víveres, de manera que las autoridades de ambos lados de la frontera a lo largo del siglo XVIII no se contentarían con prohibir las extracciones fraudulentas de víveres, sino que procederían a limitar su importación, como más adelante se incidirá. Quizás un claro ejemplo de la nueva situación es la prohibición que las autoridades francesas impusieron a principios de 1725 a la introducción en Lapurdi de sardinas curadas gallegas, procedentes de Hondarribia. Actividad que constituía una de las principales ramas del comercio de Hondarribia³⁷⁷, además de ser vital para los bacaladeros labortanos que precisaban de las sardinas para su empleo como cebo³⁷⁸.

6.2.3. Los Tratados de Conversa con Lapurdi

También denominados “Conversa”, “Tratados de Buena Correspondencia”, “Traités de Bonne Correspondance”, “Concordia”, etc., eran unos tratados sellados entre diversos territorios sometidos a la soberanía de Francia y de España a fin de garantizar las mutuas relaciones económicas y comerciales en tiempos de enfrentamientos bélicos entre ambas

vio con dicho capitán Miguel de Yarzagarai y le dio dicha licencia asentándole y asegurándole que tenía el dicho permiso y fiado de los señores alcaldes para llevar dicho trigo a San Juan de Luz y en este supuesto se encargó el dicho Yarzagarai de ir a la dicha ciudad de San Sebastián y de conducir de ella a la dicha villa de San Juan de Luz las expresadas cien fanegas de trigo como lo hizo...” (A.M.F., E, 7, II, 23, 4).

376 A.M.F., E, 7, II, 22, 4.

377 Al respecto del comercio de sardinas curadas de Galicia, véase: PEREIRA FERNÁNDEZ, X.M.: “Las interrelaciones del mayor núcleo urbano gallego...”, op. cit., pp. 359-371.

378 A.M.F., E, 6, III, 1, 2.

coronas, así como para evitar agresiones mutuas. Los integrantes de estos acuerdos eran el Señorío de Bizkaia y las Provincias de Gipuzkoa y Lapurdi con Bayona, aunque, además de todos estos territorios vascos, eventualmente, participaron también otros territorios ubicados en el golfo de Bizkaia, como las Cuatro Villas de la Mar, la baronía de Capbreton, Burdeos o Bretaña³⁷⁹. Constituyeron uno de los principales sostenes del sistema de organización de la economía marítima, desarrollado en Gipuzkoa hasta finales del siglo XVII³⁸⁰. De todas maneras, hay que advertir que estos tratados tienen su origen en los adoptados durante la Baja Edad Media, en el contexto de los enfrentamientos acaecidos entre las coronas de Navarra, Castilla, Francia e Inglaterra en territorio vasco.

Efectivamente, el primer Tratado del que se tiene constancia en la Edad Moderna es el sellado en 1536, aunque hay evidencias de que anteriormente estuvieron en vigor otros durante los enfrentamientos acaecidos entre Francia, Navarra y España a principios del siglo XVI. Así, en 1529 los comisarios de la Provincia de Gipuzkoa se reunieron con los de Lapurdi al haber sido apresado un barco bretón por unos corsarios guipuzcoanos en contra de los “Tratados de Buena Correspondencia” que estaban en vigor³⁸¹. El Tratado de 1536, firmado en Hendaya el día once de septiembre, se componía de nueve artículos, que constituyen una prueba palpable de la capital importancia de la actividad transportista en el seno de la economía marítima de las décadas iniciales del siglo XVI. Tras insistir en el primer artículo en la remisión de los ataques cometidos mutuamente entre las partes contratantes (Cuatro Villas, Bizkaia, Gipuzkoa, Lapurdi con Bayona y Capbreton), los restantes seis artículos contenían medidas para salvaguardar la actividad transportista de la acción del corso, que, únicamente, afectaría a barcos provenientes de territorios ajenos a los incluidos en el Tratado. Concretamente, los barcos de los territorios concertados podrían transportar libremente cualquier cargamento, incluso de propiedad extranjera (nº2); esta libertad se extendía también a los barcos en cuya propiedad participaran extranjeros (nº3); para evitar el fraude, consistente en las compraventas simuladas de barcos al objeto de beneficiarse del Tratado, se prohibía a los vecinos de los territorios concertados adquirir barcos en el extranjero; entre los contratantes no se harían represalias; el corso afectaría a los barcos procedentes de territorios no comprendidos en el Tratado y se permitiría su libre ejercicio; incluso sería lícito apresar barcos extranjeros cargados con mercancías de comerciantes de los

379 Los intentos de ampliación geográfica de estos tratados, incluyendo a territorios alejados como Bretaña son un claro exponente de las “privilegiadas” relaciones que unía a los puertos vascos con los bretones, especialmente con Nantes. Este puerto, además de ser una de las principales salidas del rico granero bretón y de sus producciones textiles, actuaba a manera de escala de las mercancías procedentes del País Vasco con destino a Inglaterra, Países Bajos y norte de Francia y viceversa. Véase: PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 90-105.

380 A pesar de la capital importancia de estos tratados, no han sido estudiados en profundidad por la historiografía vasca, de manera que la mayoría de los trabajos son de carácter introductorio o descriptivo, de escasa extensión (artículos) y bastante antiguos (destacan sobre todo los elaborados a principios del siglo XX). Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “Conversa izenekoak eta Lapurdiren eta Gipuzkoaren arteko harreman komertzialak Aro Berrian”, en: KINTANA GOIRIENA, J. - ARTETXE SÁNCHEZ, K. (ed.): *Ikerketa berriak Euskal Herriko historian: metodologia aitzindariak eta berrikuntza historiografikoak*. Bilbao: Udako Euskal Unibertsitatea, 2002, pp. 135-152; LUGAT, C.: “Les traités de Bonne correspondance...”, op. cit., pp. 225-235.

381 Este Tratado se debió alcanzar en el contexto del enfrentamiento entre Francia y España acaecida entre 1527 y 1529 (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/9).

382 "...Primeramente que de oy en adelante los abitantes de la dicha provincia, condado et Quatro Villas de la costa no agan ni puedan hazer por mar ni por tierra nyngund daño en las personas ny bienes de los vezinos y abitantes de la dicha çibdad de Bayona ni de su juridisçion, tierra de Labort e baronia de Cabreton, ni los dichos vezinos e abitantes de la dicha Bayona et tierra de Labort et Cabreton no puedan hazer nyngund dapño a los vezinos et abitantes de la dicha provincia, condado et Quatro Villas en sus personas ni bienes, con tal que los vezinos de la una parte no puedan entrar por mar ni por tierra en las tierras de la otra parte sy no fuere por salbo conducto o por tormenta o fortuna de mar que los unos aportasen en los puertos, conchas y habras de los otros, que en tal caso que los unos y los otros sean seguros y puedan estar en los dichos puertos, conchas y habras seguramente todo el tiempo que les fuere nesçesario...

Yten por que podra ser que los navios, caravelas et otros baxeles de la dicha provincia, condado et Quatro Villas et de la dicha çibdad et juridisçion de Vayona et tierras de Labort et baronya de Cabreton navegaran e // (fol. r.) seran cargadas en todo o en parte de otras mercaderias que no sean suyas propias, que en este caso no se agan daño los unos a los otros ni los otros a los otros en sus personas et bienes en nynguna parte de la mar ni en los dichos puertos, conchas ni habras aunque las tales mercaderias que en los dichos navios, caravelas y baxeles fueren cargadas sean de otros mercaderes estrangeros seyendo los dichos navios et baxeles et maestros et contra maestros et despenseros et la mayor parte de la conpañia de la dicha çibdad de Vayona et su juridisçion et tierras de Labort et baronia de cabreton et provincia de Guipuzcoa et condado et Quatro Villas y en tal caso las mercaderias de los estrangeros gozen et ayan de gozar del privilejo e libertad del navio donde fueren cargados.

Yten que todos et quales quier navios que de presente navegan et de aqui adelante navegaren por los vezinos et avitantes de los dichos lugares de Bayona et Labort et Cabreton et provincia de Guipuzcoa et condado de Vizcaya et las Quatro Villas sy algund estrango tubiere parte de presente en los tales navios gozen e ayan de gozar del mismo prebillejo como sy los dichos nabios fuesen enteramente de los vezinos abitantes de los dichos lugares de Bayona, Labort et Cabreton, provincia et condado et Quatro Villas juntamente con los navios, baxeles que los dichos vezinos de amas partes tomaren de buena guerra, y asy mismo las mercaderias que en los tales nabios y presas se cargaren tengan la mesmo livrtad con tal que los diputados de entranbas partes sean tenidos de declarar los navios en que los tales estrangeros tienen parte o porçion dentro de treynta dias y que pasado el dicho termino las naos et nabios que no fueren declarados no ayan de gozar ny gozen de la dicha libertad et sy fueren tomados a los tomadores les sean de buena guerra.

Yten por ebitar los fraudes que las dichas partes podrian cometer deziendo ser suyos los navios et otras fustas de otros lugares et tierras de fuera de la dicha çibdad et tierra e varonia, provincia, condado et Quatro Villas ha seido conçertado y acordado que los vezinos e avitantes en la dicha çibdad e tierra de Labort et baronia de Cabreton et provincia et condado et Quatro Villas no podran ni puedan conprar nyngund navio ny otro baxel para con ellos navegar en seguridad de estos dichos apuntamientos sy no lo compran de alguno o algunos de los avitantes de la dicha çibdad et juridisçion de Bayona et tierra de Labort et baronia de Cabreton et por conseqüente los vezinos et abitantes de la dicha çibdad, tierra de Labort et Cabreton // (fol. v.) ni alguno de ellos sy no fuere de los vezinos et avitantes de la dicha provincia et condado et Quatro Villas.

Yten que durante esta dicha capitulaçion et concordia que alguno ni algunos de la dicha provincia et condado et las Quatro Villas no puedan usar ni usen ni executen ningunas marcas y represarias por si ni por otros algunos contra los abitantes de la dicha çibdad, tierra de Labort et baronia de Cabreton ni en sus bienes ni en las mercaderias de que los dichos sus navios seran cargados ni los dichos vezinos abitantes en la dicha çibdad de Bayona, Labort et Cabreton no puedan ympettar ny usar ni executar ni usaran ni executaran por sy ni por otros algunos nyngunas marcas represarias contra los vezinos avitantes de la dicha provincia de Guipuzcoa...

Yten que sy los abitantes de la dicha çibdad et juridisçion de Bayona e tierra de Labort et baronia de Cabreton hazieren alguna presa sobre la mar de otra gente navios et mercaderias que no sean de los comprensos en la dicha capitulaçion et concordia los de la dicha provincia, condado et Quatro Villas no les puedan quitar la dicha tal presa ni estorbarles de llebar a donde bien les paresçiere ni los de la dicha Vayona, Labort et Cabreton no puedan quitar a los avitantes de la dicha provincia et condado et Quatro Villas las presas que haran sobre la mar de las personas nabios et mercaderias de otros que no seran comprensos en la dicha capitulaçion e concordia...

Yten sy alguno de los abitantes de los dichos lugares, Bayona e Labort et Cabreton, provincia et condado et Quatro Villas cargasen algunas haciendas y mercaderias en otro o en otros navios que no sean de los dichos vecinos avitantes sy las tales fueren tomadas y presas sobre la mar ayan de ser y sean de buena de guerra a los tomadores.

Yten sy los prinçipes...despues de esto quisiesen hazer guerra el uno al otro en este frontera...sean thenidos de notificar a lo otros...// (fol. r.)...et despues de fecha la dicha notificaçion cada uno de las dichas partes sean seguros por espaçio y termino de quinze dias...// (fol. v.)...

...fait au lieu de Endaye qu'est au royaume de Franse et terre de Labort le unzesme jour du moys de septembre l'an mill çinq cens trente six..." (A.M.O., A, 6, 1, 1).

En suma, el Tratado beneficiaba a los transportistas, en cuanto que los liberaba de los ataques cometidos por los corsarios de ambas partes y fomentaba el flete de barcos propios por los comerciantes, tanto naturales como extranjeros, pues los cargamentos apresados en barcos extranjeros se darían por perdidos, a pesar de pertenecer a vecinos de los territorios comprendidos en el Tratado. Es decir, primaban los intereses de los propietarios de barcos, dedicados al transporte, sobre los de los comerciantes, que, a fin de librarse del corso, debían plegarse a los dictados del Tratado, contratando preferentemente barcos de los mencionados territorios. Ello implicaba una reducción de la libertad de los comerciantes para fletar cualquier barco y, por tanto, una disminución de la competencia entre los barcos de distinta procedencia por hacerse con los cargamentos, lo cual debió repercutir en el encarecimiento de los fletes. Además, a fin de contentar a los corsarios de ambas partes, el Tratado no protegía a las mercancías de los comerciantes vecinos de los distintos territorios concertados. Siendo su única garantía el embarcarse en barcos naturales, en caso de que fueran apresadas en cualquier barco ajeno a los comprendidos en la Conversa se considerarían por perdidas, es decir sería lícito su apresamiento.

De todas maneras los comerciantes, especialmente, los dedicados a la exportación de lanas de los puertos de Bizkaia y, sobre todo, de Cantabria no debieron contentarse con el contenido del Tratado. Así, un mes más tarde, el día 17 de octubre, reunidos en Hondarribia los representantes de los distintos territorios concertados a fin de corroborar el Tratado sellado en Hendaya y presentar los poderes de sus representados, significativamente, se hizo notoria la ausencia de los representantes de las Cuatro Villas. Gipuzkoa y Bizkaia se comprometieron a que en el plazo de un mes conseguirían también el consentimiento de los cántabros. A la reunión acudieron además los representantes de la ciudad de Burdeos, exponiendo su voluntad de integrarse en el Tratado. Pero careciendo los representantes guipuzcoanos del permiso de las Juntas Generales para concertarse con los bordeleses, se decidió retrasar un mes la firma de la confirmación del Tratado, hasta que los guipuzcoanos contasen con el pertinente permiso, los cántabros dieron su visto bueno a las capitulaciones de Hendaya y los bordeleses presentasen los poderes necesarios de las autoridades de su ciudad³⁸³.

383 "...En la villa de Fuente Rrabia a diez et siete días del mes de octubre año del nacimiento de nuestro salvador Iesu Chripsto de mill et quynientos e treynta e seys años en presencia de nos los escrimanos et notarios e testigos de yuso nonbrados, estando juntos los diputados de la çibdad de Bayona et su juridisçion et Valliage de Labort et sus tierras et baronya de Cabreton de la una parte et los diputados del condado et señorío de Vizcaya et provincia de Guipuzcoa de la otra, dixieron de comun consentimiento que ellos se abian juntado conforme a lo que tenían asentado para la confirmaçion de los capitulos que en conformydad avian fecho et asentado en el lugar de Endaya. Et por que la çibdad de Burdeos se avia declarado que queria estar en la mesma capitulaçion et los diputados de la dicha provincia de Guipuzcoa dezian que para capitular con Burdeos no tenían facultad de la dicha Provincia et syn hazer rrecurso a la dicha Provincia no podian capitular con los de la dicha çibdad de Burdeos et por que para ello tubiesen tiempo de consultar con la dicha // (fól. r.) Provinçia en su Junta General que se hara en la villa de Segura en el mes de nobienbre proximo que viene...asentaron que los dichos capitulos que por ellos fueron y estan acordados asentados y firmados en el lugar de Endaya aya de quedar y queden en su fuerça e vigor por espaçio et tiempo de todo el dicho mes de nobienbre proximo que viene... Et porque en este ayuntamiento no se halla el procurador de las Quatro Villas los dichos diputados de Vizcaya e Guipuzcoa por virtud de los poderes que de sus constituyentes tienen obligaron al dicho condado e provincia de Guipuzcoa e sus propios e rentas que las dichas Quatro Villas abran por rtracto (sic) e firme este dicho conçierto et asyento et que traeran su loaçion e aprobaçion para en fin del dicho mes de nobienbre et que en el ynterin o hasta en tanto que los de las dichas Quatro Villas se declaren que no quieren estar por lo capitulado et asentado y ello hizieren saber a los de la dicha çibdad de Bayona Labort et Cabreton fazen la mesma

Probablemente, instigados por los comerciantes de lanas, las Cuatro Villas de la Mar no confirmaron el Tratado alcanzado en Hendaya, con lo que se iniciaron las agresiones y apresamientos mutuos entre los vecinos de los territorios de ambos lados del Bidasoa. Esta situación se extendió hasta que los comerciantes de lanas de Bizkaia alcanzaron un acuerdo particular con Perotin de Garro, representante de Bayona, Lapurdi y Capbreton. Aunque se desconocen las condiciones de este acuerdo, un poco más tarde, en agosto de 1537 se reunieron los representantes de Bizkaia, Gipuzkoa, Lapurdi, Bayona y Capbreton para reactivar el Tratado de Conversa. Se redactaron, al menos otros 23 artículos, relativos, casi todos ellos, a la manera en que se debían restituir todas las presas y daños cometidos mutuamente desde septiembre de 1536, es decir, desde que se firmó el Tratado en Hendaya. Además de confirmar el mencionado Tratado de Hendaya, se dieron también por válidos los acuerdos alcanzados por los comerciantes de lanas de Bizkaia con el representante de los territorios firmantes de la corona francesa. De lo expuesto en su validación se deduce que dichos acuerdos debieron reconocer a ambas partes el derecho a embarcar sus mercancías respectivas en cualquier barco, sin peligro de que fueran apresadas por su transporte en barcos ajenos a los vecinos de los territorios comprendidos en el Tratado. De hecho, en el nuevo Tratado se ordenaba la devolución recíproca de todo lo apresado desde septiembre de 1536 sin distinción del origen de los barcos en cuestión. Instigados, quizás, por los comerciantes de lanas de Castilla, las Cuatro Villas no participaron, ni en el acuerdo particular firmado por los comerciantes vizcaínos con los territorios bajo soberanía francesa, ni en la mencionada revisión del Tratado de Conversa de 1537³⁸⁴.

seguridad por ellos como por la dicha provincia de Guipuzcoa et condado de Vizcaya que no haran mal ni dapño por mar ny por tierra a los de la dicha çibdad de Bayona e tierra de Labort e baronia de cabreton e sy lo hizieren que haran satisfazer, et la mesma obligaçion et seguridad fazen los de la dicha çibdad de bayona Labort e Cabreton para con las dichas Quatro Villas por el dicho tiempo que de suso esta declarado...” (A.M.O., A, 6, 1, 1).

384 “...Yten seran todos los sobredichos nonbrados tenidos fazer las dichas restituçiones los unos a los otros respetivamente en la manera sobredicha de lo que estubiere en pie y en natura dentro de treinta dias primeros y lo que restaria a estimar e liquidar sea liquidado y estimado por los diputados de suso nombrados y en la manera sobredicha dentro de dos meses despues que para ello habran seydo requeridos e lo que por ellos sera estimado e liquidado se pagara a los danyficados dentro de treinta dias despues de la liquidaçion y estimaçion y entre tanto seran tenudos para ello respetivamente dar fianças e cauçiones los unos a los otros es a saver los de Guipuzcoa en Françia y los de Vayona Lavort y Cabreton en España dentro de veinte dias primeros...// (fol. v.)...

Yten quanto a lo que toca a la restituçion de las presas fechas por los de las Quatro Villas y Señorío de Vizcaya a los avitantes de Vayona, Lavort e Cabreton y de aquellas fechas por los avitantes de Bayona, Labort e Cabreton a los avitantes del dicho señorío de Vizcaya e Quatro Villas sera guardado el pacto y conçierto acordado por Perotin de Garro por y a ruego de los mercaderes avitantes del dicho señorío de Vizcaya con los danificados avitantes de las dichas Vayona, Labort y Cabreton.

Yten en lo que no obiese seydo acordado ny conozido entre ellos sera guardado y observado quanto a la restituçion de las dichas presas y danificados la misma horden y manera que de suso esta dicho y asentado tocante a los de Guipuzcoa, Vayona, Labort y Cabreton.

Yten a seido acordado y conçertado que el sobre // (fol. r.) dicho Martin de Uriarte procurador e diputado del señorío de Vizcaya sera tenido dar fianças e cauçiones dentro de veinte dias de rendir e restituyr todas las presas fechas por los de las Quatro Villas despues del dicho onzeno dia de setiembre de myll e quynientos e treinta e seis asta el quarto dia de este presente mes de agosto. E por conseqüente lo que ubiere seydo acordado y conçertado como dicho es por el dicho de Garro y entre los duenos de las lanas tomadas en el navio de Juanes de Reparaç y el dicho diputado de Vizcaya syn por ello derogar a los articulos de los combenyos el dicho onzeno dia de setiembre acordados; y de lo que no ubiese seydo conçertado y acordado satisfazer e retituyr a los danificados en la manera y forma y dentro el termino de suso nombrados, y dentro el mysmo termino seran thenudos los dichos diputados de Vayona Labort e Cabreton cada uno de ellos por los danyficados e presas por los constituyentes respetivamente fechas e cada uno por sy dar

Con el inicio de una nueva guerra entre Francia y España en 1542 se hizo patente la necesidad de restablecer las relaciones con los labortanos para asegurar el tráfico comercial y evitar las agresiones mutuas. Pero, en esta ocasión el rey, en vez de autorizar la firma del Tratado de Conversa, concedió en 1543 una autorización limitada a la importación de víveres del extranjero³⁸⁵. Las gestiones de los comerciantes de Gipuzkoa se encaminaron, únicamente, a que al año siguiente, en 1544, se confirmara este permiso, que tan sólo autorizaba la introducción en San Sebastián de víveres y efectos navales, en barcos extranjeros de pequeñas dimensiones (menores a las 60 toneladas) provistos del pertinente salvoconducto del Capitán General³⁸⁶.

En 1544 concluía la guerra con la Paz de Crêpy y las maniobras emprendidas por el nuevo monarca francés Enrique II motivaron que el rey Carlos I de España ordenara en 1550 la interrupción de las relaciones comerciales con Francia, autorizando únicamente la importación de productos alimenticios y de efectos navales en barcos extranjeros menores a las 60 toneladas de arqueo, prohibición confirmada en 1551 por el príncipe heredero, futuro Felipe II³⁸⁷. Pero tras el estallido de un nuevo enfrentamiento franco-español en 1552 y ante la actitud poco propicia de la Corona a autorizar un nuevo Tratado de Conversa, algunas villas del litoral guipuzcoano con fuertes intereses transportistas procedieron a firmar tratados particulares con los labortanos³⁸⁸. En las Juntas Generales de 1552, celebradas en Elgoibar, la villa de Mondragón denunciaba la firma de estos tratados particulares, que, en su opinión, perjudicaban al resto de la provincia. Tras largas deliberaciones, prevalecieron los argumentos de las localidades del interior y se decretó la prohibición del establecimiento de acuerdo alguno, más allá del permiso concedido por el rey para la importación de bastimentos. Por supuesto, las grandes villas industriales y comerciales del interior de

fianças y cauçiones en Espana de render e restituyr las presas a los danificados fechas en la calidad sobre dicha.

Yten an conçertado y ordenado que los articulos entre ellos acordados desde dicho onzeno dia de setiembre de quinientos e treinta e seis que se asentaron por manera de conbenio y avstinencia de guerra y las seguridades por cada // (fol. v.) una de las dichas partes dadas y acordadas en el dicho lugar de Endaya desde el quarto y dozeno dias de este presente mes de agosto tendran y quedaran en su fuerza e vigor...

Yten acordaron y hordenaron que todas e qualesquier presas que fasta el dia de oy se allaren estar fechas de una parte a la otra o de la otra a la otra seran tornados y rrestituydos como sy los dichos articulos oviesen syenpre seydo entretenidos y que no ubiese avido declarasçion de rronpimiento de ellos.

Yten todos e qualesquier navios azabras vaxeles que el dia de oy en todo o en parte pertenesçen a alguno o algunos de los avytantes de Vayona Labort e Cabreton Vizcaya tierra llana y Encartaçiones provincia de Guipuzcoa gozaran del mysmo privylegio e franqueza e libertad asentado e contenido en los dichos articulos de conbenios acordados el dicho onzeno dia de setiembre..." (AMO, A, 6, 1, 1).

385 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/13.

386 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/12 (P4D2).

387 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/16 (P4D10).

388 Se conserva el texto de uno de estos Tratados particulares, concretamente el firmado en 1557 entre Hondarribia, Irun, Errenteria, Oiartzun, Hernani y Murgia (Astigarraga) por un lado y Urruña, Hendaya, Zubernoia, Biriatu, Ezpeleta, Ainhoa, Sara y Azcaín, por otro, en principio "...para dar horden en el rresgate que cada persona y cabaldura y ganados seria bien que pagasen seyendo presas por los de la una parte o de la otra...", que será analizado en el siguiente capítulo (A.H.P.G., 3/325).

Gipuzkoa se contentaban con la autorización de importar víveres que permitía el surtido de los productos alimenticios necesarios y posibilitaba la exportación de los principales productos guipuzcoanos, es decir, del hierro sobre todo. Las villas del litoral, concretamente, Deba, Errenteria, Hondarribia, Zarautz y Oiartzun, se opusieron al decreto. El Corregidor comunicó que el rey no deseaba la firma de tratados con los labortanos, sino que se hiciera guerra contra ellos. De todas maneras, estas villas del litoral consiguieron que la Provincia ordenara el inicio de gestiones en la Corte al objeto de conseguir la autorización de la firma de un tratado con Lapurdi³⁸⁹.

En las siguientes Juntas Generales, celebradas el mismo año de 1552 en Deba, ante la comunicación remitida por el Agente en Corte de que el rey no admitía la firma de tratado alguno con los labortanos, San Sebastián propuso que continuaran las gestiones en la Corte, pues las agresiones de los corsarios enemigos estaban impidiendo, incluso, el desarrollo de la pesca del litoral. En caso contrario, proponía al armamento de algunas zabras que actuasen a modo de guardacostas. Pero, tal como apuntaba la villa de Deba, la inexistencia de un tratado con Lapurdi estaba distorsionando incluso el tráfico de importación de víveres y pertrechos navales, pues los corsarios cántabros, concretamente, los de Castro Urdiales estaban apresando los barcos extranjeros que los transportaban. La Junta decidió iniciar en la Corte las negociaciones oportunas para frenar las mencionadas agresiones³⁹⁰. Sin embargo, las gestiones en la Corte no favorecieron a los intereses de los transportistas y propietarios de los barcos mercantes, sino, únicamente, a los de los comerciantes. Efectivamente, durante los restantes años de la guerra, la Corona, en vez de autorizar un acuerdo con los labortanos que acabara con las mutuas agresiones de las flotas de ambos lados del Bidasoa, como anteriormente se ha señalado, concedió varios permisos parciales que aseguraban el desarrollo del comercio de importación de productos extranjeros (víveres y efectos navales, amén de todo tipo de productos de forma encubierta) y la extracción de los productos excedentarios de Gipuzkoa (hierro, grasa de ballena, pescado, etc.): en 1553 se autorizaba la extracción de grasa de ballena y naranjas como contrapartida de los víveres; en 1554 la extracción de grasa de ballena, pescado y limones; y en 1558 de cualquier mercancía, excepto armas, municiones pólvora y mineral de hierro³⁹¹.

Estos acontecimientos son una fiel muestra del estado decadente de la actividad del transporte naval de Gipuzkoa hacia mediados del siglo XVI, tal como se viene insistiendo en este trabajo. A diferencia de lo que sucedía en las décadas iniciales del siglo, los interesados en el transporte no eran ya capaces de obtener una legislación que protegiera su actividad de las agresiones del enemigo, objetivo que se hubiera alcanzado con el restablecimiento del Tratado de Conversa con Lapurdi. Los comerciantes, tampoco se mostraban dispuestos, satisfechos con que se autorizara el tráfico comercial con el extranjero merced a la excusa de la necesidad de importar víveres. Efectivamente, mostraban una actitud parecida a la

389 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Elgoibar 30 Abril/9 Mayo 1552.

390 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., 14/24 Noviembre 1552.

391 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/25 Noviembre 1553. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/15 (1554); JD IM, 1/10/18 (P4D3) (1558).

observada en los comerciantes de lanas -presumiblemente castellanos- en 1536, de manera que no les interesaba la protección o el fomento de la flota transportista propia, contentándose con que la Corona autorizara el comercio con el extranjero y la contratación de barcos extranjeros para extraer sus mercancías. Esta política de la Corona no debió favorecer, en nada, la superación de la decadencia del transporte, cuando no ocasionó el efecto contrario.

La firma de la Paz de Cateau-Cambresis en 1559 puso fin a los enfrentamientos franco-españoles durante un extenso periodo de tres décadas, en que se hicieron innecesarios la firma de tratados con Lapurdi o la obtención de autorizaciones para comerciar con Francia. Durante ese periodo de 30 años las transformaciones de la economía marítima de Gipuzkoa fueron de gran envergadura. Transformaciones, que irían acentuando la dependencia económico-política entre las provincias de Gipuzkoa y Lapurdi. Por una parte, el progresivo fortalecimiento de las pesquerías transoceánicas acabó, prácticamente, por sustituir al transporte naval, que, en lo sucesivo, sería protagonizado por barcos extranjeros, a excepción de las pequeñas embarcaciones que continuarían con la actividad, centrada especialmente en la ruta de Andalucía. Por otra, la política de fortalecimiento de la Armada emprendida por la Corona a partir de la década de los 60, condujo al endurecimiento de la aplicación de las Pragmáticas de Fletes, como poco antes se observaba. Hecho, que podía llegar a dificultar, o mejor dicho podía llegar a someter al albedrío del monarca, la viabilidad de los permisos puntuales de extraer mercancías propias en barcos extranjeros a modo de contrapartida de los víveres y demás mercancías aportadas³⁹². Extremo que no llegó a producirse debido al general incumplimiento de las Pragmáticas, anteriormente comprobado.

Con todo, de nuevo tras el estallido del enfrentamiento franco-español en 1589, el rey se limitó a contentar los intereses de los comerciantes, autorizando en 1594 la libre importación de víveres en barcos franceses, extendiendo en 1595 la autorización a todos los barcos extranjeros, excepto a los ingleses, y permitiendo en 1597 la extracción en contrapartida de dinero en barcos extranjeros, siempre que las tres cuartas partes del cargamento se compusieran de víveres y el resto de mercancías lícitas³⁹³. Además de la extinción del antiguo esplendor del transporte naval, la falta de necesidad de una alianza con los labortanos para acudir a las pesquerías Terranova, aún no sometida a la jurisdicción de ningún estado europeo, debieron contribuir a que, en esta ocasión, ni siquiera se llegase a plantear en las instituciones guipuzcoanas la necesidad de sellar un tratado con los labortanos. Por supuesto, esta situación variaría a partir de la fundación de la colonia de Quebec en 1608, primer hito del imperio norteamericano francés. De todas maneras, a partir de entonces los principales impulsores de los acuerdos y tratados con los labortanos serían los comerciantes del litoral guipuzcoano.

Efectivamente, en el capítulo dedicado a las pesquerías transoceánicas se ha comprobado que a partir de inicios del siglo XVII la principal modalidad pesquera de los guipuzcoanos sería la captura de ballenas, quedando en una posición muy secundaria otras, como la pesca de bacalao. Además, a partir de estas mismas fechas el principal destino de las expediciones

392 A.M.F., E, 6, V, 3, 1.

393 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/30 (1594); JD IM, 1/10/31 (1595); JD IM, 1/10/33 (1597).

balleneras no sería ya Terranova, sino las aguas del Ártico. Aunque las pesquerías de bacalao de los guipuzcoanos perduraron a lo largo de todo el siglo XVII y precisaban de la amistad labortana para acceder a los caladeros terranoveses, que, pronto, quedaron bajo soberanía francesa, no fueron los intereses bacaladeros, por otra parte muy minoritarios, los principales impulsores de los acuerdos con Lapurdi. Fueron los comerciantes, principalmente los de San Sebastián, los mayores interesados en procurarse la amistad labortana. Su principal objetivo, atraer parte del enorme mercado de los productos pesqueros, del bacalao y, sobre todo, de la grasa de ballena, capturados por la gran flota pesquera labortana. Hacia principios del siglo XVII Bilbao inició un proceso de centralización de la negociación de estos productos, destinados al mercado interno peninsular. Los comerciantes de San Sebastián consiguieron centralizar también parte de este mercado, especialmente, de la grasa de ballena, valiéndose de las redes de distribución existentes para la comercialización de los productos de la flota pesquera guipuzcoana y del hecho de que el puerto de Pasaia constituía uno de los principales puertos de invernada de parte de la flota labortana, sobre todo de la ballenera.

De todas maneras, para conseguir la concurrencia de esta flota era necesario el mantenimiento de unas cordiales relaciones con los labortanos, por encima de cualquier otra consideración, tanto de la Corona, que en tiempos de guerra pretendía la extinción de las relaciones económicas con el enemigo, como de los inversores en la actividad ballenera, que pretendían la aplicación de una política proteccionista para sus grasas contraria al espíritu de libertad e igualdad, preconizada por los acuerdos con los labortanos. Así, además de la comercialización de sus productos, la concurrencia de la flota labortana en Gipuzkoa proporcionaba otros pingües beneficios a los comerciantes que participaban en su armazón y en su avituallamiento. Los interesados en las pesquerías balleneras tras alcanzar el apoyo de la Provincia, en 1618 obtuvieron una Real Cédula que concedía la preferencia de venta a las grasas aportadas por los guipuzcoanos³⁹⁴. Los labortanos, por su parte, solicitaron que no fueran considerados como extranjeros a la hora de vender sus grasas en Gipuzkoa. En las Juntas Generales de 1619, congregadas en Ordizia, se produjo la ruptura entre los favorables a la preferencia, interesados en las pesquerías, y los contrarios a su mantenimiento, interesados en la comercialización de los productos pesqueros labortanos. Fue la segunda postura la que prevaleció y la Junta decidió iniciar acciones en la Corte al objeto de que las grasas de los labortanos no fueran consideradas como de procedencia extranjera³⁹⁵.

Desde el inicio de la Guerra de los Treinta Años (1618) las relaciones entre España y Francia se fueron enrareciendo. Entre 1624 y 1625 se produjeron algunos enfrentamientos en el paso de la Valtelina y en Génova, sitiada por los saboyanos. Los ataques de corsarios franceses provocaron el embargo de embarcaciones y mercancías francesas, de orden del alcaide de Hondarribia, a lo que respondieron los franceses con el cierre de la frontera, con la consiguiente paralización de los intercambios comerciales. En este ambiente prebélico, los comerciantes guipuzcoanos, una vez más, recurrieron a la obtención en 1625 de una puntual autorización de las relaciones comerciales con Lapurdi. Pero, en esta ocasión, además, de conseguir el permiso para la llegada de víveres en barcos extranjeros, se concedió la libertad

394 A.G.G.-G.A.O., R.17; R.18. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 52.

395 A.G.G.-G.A.O., R.18; A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 53, 54 y 55.

para el armazón y apresto de los pesqueros labortanos en los puertos guipuzcoanos³⁹⁶. Meses después, en agosto de 1625, la Provincia obtuvo otra Real Cédula autorizando la libre importación de bacalao desde cualquier reino³⁹⁷, con lo que quedaban plenamente satisfechas las aspiraciones de los comerciantes.

Con la firma de la paz de Monzón en 1626 se puso fin al enfrentamiento y se restablecieron las relaciones comerciales normales. A ello debieron contribuir las dificultades internas de Francia, a raíz de la sublevación de los hugonotes. Éstos alcanzaron un acuerdo con Carlos I de Inglaterra y, en consecuencia, los ingleses en 1627 ocuparon la isla de Ré, cerrando el paso a cualquier ataque marítimo de las fuerzas realistas católicas sobre La Rochelle, principal bastión de los hugonotes. Ante esta situación, el rey de España acudió al llamamiento del de Francia y la Armada del Mar océano expulsó en 1627 a los ingleses de la isla de Ré, precipitando la caída de la plaza de La Rochelle en manos católicas ese mismo año³⁹⁸. Como muestra de la amplia libertad de comercio que ya para entonces se disfrutaba entre Gipuzkoa y Lapurdi, el rey de Francia ordenó a los capitanes Juanes de Araneder, padre e hijo, vecinos de San Juan de Luz, el aprovisionamiento con víveres de la armada española que regresó a Santander de la conquista de la isla de Ré. Éstos firmaron un asiento al efecto con don Martín de Valencegui y don Martín de Arana, Proveedores de la Armada en Bizkaia y Gipuzkoa, respectivamente³⁹⁹.

El inicio de la guerra entre Francia y España en 1635 fue fatal para la continuidad de los intercambios comerciales con los labortanos, amén de las pesquerías transoceánicas que, durante algunos años (1636-1638), llegaron a interrumpirse. Los inversores pesqueros

396 A.M.F., E, 6, V, 1, 6; A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 58.

397 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 59.

398 SANZ CAMANES, P.: *Diplomacia hispano-inglesa...*, op. cit., pp. 92, 102.

399 "...hiçieron una contrata y haçiento con don Martin // (fol. v.) de Valençegui y don Martin de Arana proveedores de su Magestad Catholica (Dios le guarde) en los partidos de la provincia de Guipuzcoa y señorío de Vizcaya para la proviçion de los galeones que de arribada binieron a Santander del socorro de la ysla de San Martin de Rey del cargo del señor don Fadrique de Toledo que a petiçion del Chripstianisimo Rey de Françia fue a socorrerle de vacallao y otros generos de vastimentos, biveres y abasto de dichos galeones...".

"...para vastimentar los galeones del cargo del señor don Fadrique de Toledo general que fue de la Armada Real del Mar Oçeano que de arribada de la ysla de San Martin de Rey en Françia aportaron en el puerto de Santander que fueron los del socorro que se dio por el Rey Catholico al Chripstianissimo de Françia contra la dicha isla y plaça de la Rochela...".

Pero la Real Hacienda no pagó a ambos capitanes la deuda suscrita de más de 20.000 reales de plata del valor de las vituallas. Iniciada la guerra entre Francia y España en 1635 tuvieron que aguardar a la concesión en 1644 de otro permiso de comerciar con víveres para proceder a demandar ante la justicia ordinaria de Fuenterrabía a la Real Hacienda por el importe de la deuda: "...el año pasado de mil y seisçientos y veynte y ocho los dichos mis partes es a saber el dicho Juanes de Araneder Putil, y Joanes de Araneder mayor padre legitimo del dicho Joanes de Araneder menor otorgante, y Joanes de Larragoyen (difunto) vezino que assi bien fue de la dicha San Juan de Lus, dieron y entregaron en nombre de su Magestad Catholica (Dios le guarde) y para cosas tocantes a su Real Servicio a don Martin de Valençegui y a don Martin de Arana sus probeedores, cantidad de bacallao, bastimento y otro genero de mercaderias de valor de mucha suma de reales y con averseles hecho pago de las sumas mas considerables, se les quedaron debiendo veyntemil y mas reales de plata por su Magestad Catholica, sin embargo que en sus Reales Consejos de Madrid se hizieron por los dichos mis partes las diligencias debidas..." (A.M.F., E, 7, I, 9, 20).

iniciaron diversas gestiones en la Corte a fin de conseguir medidas favorables al fomento de las pesquerías, por medio de una legislación proteccionista frente a la competencia extranjera. Así, en 1639 se consiguió reducir a la mitad la cantidad con la que los bacaladeros guipuzcoanos debían contribuir en concepto del impuesto del Donativo. En 1643 reclamaron el restablecimiento de la preferencia de venta de los productos pesqueros guipuzcoanos⁴⁰⁰. Los comerciantes, por su parte, iniciaron gestiones para conseguir una nueva autorización limitada para comerciar con los labortanos, a fin de garantizar la llegada de sus productos pesqueros y, no se olvide, también de los víveres franceses. El rey accedió a autorizar las importaciones de productos alimenticios, no obstante los comerciantes pretendían que además se permitiera la presencia de la flota labortana en Gipuzkoa y la comercialización de sus productos. En las Juntas Generales de Hernani de 1644 los interesados en las pesquerías se mostraron disconformes con esta pretensión y emprendieron todo tipo de manipulaciones para tratar de evitar que el rey les otorgara su visto bueno, tal como se relataba en el capítulo de las pesquerías. San Sebastián, en apoyo de sus comerciantes, reclamó el castigo de los autores de dichas acciones y, a tal fin, se convocó ese mismo año una Junta Particular en Bidania, que decretaba a favor de solicitar al rey el permiso para que los labortanos pudiesen aportar libremente los productos de sus pesquerías, además de los víveres y de los efectos navales, petición a la que accedió el monarca a finales de 1644⁴⁰¹.

Por supuesto, este permiso no acabó con las iniciativas existentes en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa en contra de las pretensiones de los comerciantes de San Sebastián y Hondarribia. Por una parte, los interesados en las pesquerías de ballenas, paralelamente, obtuvieron en noviembre de 1644 la confirmación de la preferencia de venta de sus grasas sobre las labortanas, medida que ocasionó el desvío, de forma legal o ilegal, del comercio de la grasa de ballena labortana hacia Bilbao. Pero los interesados en la actividad ballenera perseveraron en su empeño, a pesar de los perjuicios experimentados por los comerciantes, y en 1649 consiguieron la confirmación de la preferencia de venta de la grasa guipuzcoana⁴⁰². Por otra parte, otras villas del litoral guipuzcoano como Deba, Mutriku y Getaria se mostraban disconformes con el proceso de concentración comercial que San Sebastián y Hondarribia habían protagonizado valiéndose de la circunstancia de que los pasaportes que el Capitán General despachaba a los barcos labortanos en virtud de las autorizaciones concedidas por el rey, les permitía únicamente la arribada a los dos últimos puertos. Los restantes puertos que anteriormente albergaban parte del tráfico de víveres proveniente del extranjero se veían desprovistos de las ventajas de los permisos otorgados por el rey para comerciar con los labortanos, tal como se quejaron en las Juntas Generales de 1646, celebradas en Ordizia⁴⁰³. La Junta decidió iniciar acciones al objeto de remediar esta

400 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17). / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

401 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45; R.26. Véase el documento nº12 del Apéndice Documental. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74.

402 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74 y 76. / AGG-GAO, R.26.

403 "...no lleva efecto la dicha cedula de permiso porque los passaportes y licencias que se despachan, se restringen tan solamente para San Sevastian y Fuenterravia de que se sigue muy gran perjuicio al resto de la provincia, por carecerse del beneficio del dicho permiso..." (A.G.G.-G.A.O., R.26).

limitación.

Los comerciantes de Gipuzkoa, viendo que la guerra entre Francia y España no concluyó con la paz de Westfalia de 1648 y que, merced a la confirmación de 1649, persistía también la preferencia de venta de las grasas guipuzcoanas sobre las labortanas, se decidieron por la aplicación de medidas de mayor trascendencia, más allá de las simples autorizaciones de comerciar que hasta entonces disfrutaron. Comenzaron a gestionar el restablecimiento de los Tratados de Conversa que hacía más de un siglo que no se usaban. Para ello se valieron de los problemas que las pesquerías guipuzcoanas sufrían de la inexistencia de un tratado recíproco con los labortanos que les privara de los ataques cometidos por los franceses, tal como se beneficiaba a los labortanos merced a los permisos de comerciar concedidos por el rey de España de forma unilateral. El amplio consenso alcanzado entre los comerciantes y los interesados en las pesquerías en torno a la necesidad de firmar el Tratado de Conversa con los labortanos, posibilitó que el rey accediera a autorizar su establecimiento. Así, en noviembre de 1653 las Juntas Generales, reunidas en Deba, acordaron interrumpir los pasaportes que permitían a los labortanos acudir libremente a los puertos guipuzcoanos, a fin de conminarles a que aceleraran sus gestiones en la Corte francesa para obtener la autorización real para la firma del Tratado⁴⁰⁴.

La firma del Tratado hacia fines de 1653 benefició, sobre todo, a los intereses comerciales de Gipuzkoa, en cuanto que contemplaba la igualdad de todos los productos de las pesquerías a la hora de su venta, fuesen guipuzcoanos o labortanos. En cambio, los interesados en las pesquerías obtenían menos ventajas de las esperadas. Además de la pérdida de la preferencia de venta de su grasa de ballena frente a la labortana, continuaron sufriendo diversos actos hostiles, protagonizados por los franceses, como el apresamiento de dos pesqueros en 1654 y 1655 por corsarios rocheleses, o la prohibición de embarcarse en barcos guipuzcoanos, impuesta en 1655 por Luis XIV a los marineros labortanos⁴⁰⁵. Pronto se levantaron voces entre los interesados en las pesquerías transoceánicas en contra de la pervivencia del Tratado de Conversa. Así, en 1657 el concejo de Hondarribia, una de las principales plazas inversoras en pesquerías, elevó un memorial a la Provincia solicitando la derogación de la Conversa, en atención a que, en beneficio de unos pocos comerciantes de San Sebastián y, por supuesto, de los labortanos, provocaba serios perjuicios al resto de los guipuzcoanos y a la Corona, pues constituía la llave de paso para la entrada masiva de productos enemigos de contrabando⁴⁰⁶. Estas quejas y maniobras debieron surtir efecto, pues en 1657 el Capitán General de Gipuzkoa ordenó la prohibición de extraer dinero en retorno de los víveres extranjeros, con lo que se minaba una de las principales bases sobre las que se sustentaba el comercio exterior de Gipuzkoa. Las quejas de los comerciantes, argumentando que semejantes medidas perjudicaban el abastecimiento alimenticio de la provincia, pronto hicieron cambiar de parecer al Capitán General, quien a principios de 1659 procedió a derogar su anterior

404 A.G.G.-G.A.O., R.27.

405 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/34.

406 A.M.F., A, 8, 3, 6. Véase el documento nº16 del Apéndice Documental.

orden⁴⁰⁷.

Esta actuación del Capitán General denota un cambio de actitud de las autoridades de la Corona en torno al comercio de Gipuzkoa. Efectivamente, desde los años 40 del siglo XVI hasta que de nuevo se accedió en 1653 a la firma de la Conversa, tal como se ha visto hasta el momento, la Corona mostró una postura contraria a la firma de semejantes tratados con los labortanos, concediendo, en contrapartida, diversos privilegios y mercedes de carácter puntual, que autorizaban a los extranjeros la importación y exportación de determinados productos. En cambio, ahora se observa una actitud opuesta, en la que, tras la autorización de la Conversa, se imponen limitaciones a la comercialización de algunos productos, como los víveres, que hasta entonces se beneficiaron de dichas concesiones. Evidentemente, la Corona pretendía limitar el desarrollo del comercio fraudulento en lo referente tanto a la extracción de metales preciosos como al contrabando de productos provenientes de países enemigos. Pero, cabe la posibilidad de que los instigadores de semejantes medidas fueran los interesados en las pesquerías que trataban de forzar a los comerciantes a adoptar medidas contra la libertad absoluta de importación de productos pesqueros labortanos merced a las Conversas. En suma, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, a medida que estallaban nuevos enfrentamientos entre Francia y España, fueron continuos los enfrentamientos entre, primero, los comerciantes que se valían de los Tratados de Conversa para comercializar libremente los productos pesqueros labortanos, segundo, los interesados en las pesquerías que trataban de reducir las ventajas de que gozaban los labortanos y tercero, la Corona que pretendía frenar el enorme desarrollo del fraude al amparo de las Conversas.

Conscientes de que, durante los años en que Francia y España guerreaban, era imprescindible la firma de tratados con los labortanos, que además de los intercambios comerciales, salvaguardaran a los pesqueros guipuzcoanos de los ataques de los corsarios y de la Armada de Francia⁴⁰⁸, los inversores en las pesquerías, al igual que los comerciantes instrumentalizaban estos tratados para potenciar sus intereses; se valían de la distensión de los años de entreguerras para procurar limitar la libertad de comercio de los productos pesqueros labortanos por medio del reconocimiento de la preferencia de venta de los suyos. Así, firmada la Paz de los Pirineos en 1659, los inversores pesqueros iniciaron diversas acciones conducentes a mitigar la competencia de los productos pesqueros labortanos, como la exención del impuesto del Donativo, conseguida en las Juntas Generales de 1664, celebradas en Segura⁴⁰⁹. No obstante, los comerciantes pudieron sortear estos obstáculos con la nueva firma del Tratado de Conversa con Lapurdi tras el inicio de la Guerra de la Devolución en 1667. Una vez más, los comerciantes se valieron del apoyo de las reivindicaciones de los

407 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/48.

408 Armada cada vez más poderosa. Desde su éxito inicial en la victoria obtenida en la batalla de Getaria (1638) contra la escuadra española comandada por Lope de Hoces, fue aumentando su poderío hasta llegar a su cénit durante la Guerra de Holanda (1672-1678), en cuyo transcurso consiguió derrotar a la escuadra holandesa en las batallas de Las Lipari, Agosta y Palermo (1676). Su despegue concluyó durante la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697), tras una primera derrota en la batalla de Drogheda (1690), fue aniquilada por la escuadra anglo-holandesa en la batalla de La Hougue (1692), uno de los más decisivos de la Historia.

409 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6.

inversores pesqueros para conseguir que la Corona apoyara su firma. Pero, tras esta autorización, en diciembre de 1667 promulgó una Real Cédula prohibiendo la importación de víveres por mar desde Lapurdi, autorizando hacerlo únicamente por tierra. A propuesta de los alcaldes de San Sebastián, la Diputación convocó una Junta Particular en Bidania, que se congregó en febrero de 1668. También en esta ocasión, se hizo patente que la limitación impuesta por la Corona fue el resultado de las intrigas emprendidas por los intereses opuestos a la excesiva amplitud del Tratado de Conversa. Según el Agente en Corte, procedieron a extender el rumor de que la existencia de la Conversa supondría el fin del corso. Consecuentemente, el Consejo de Guerra procedió a limitar la libertad de introducir víveres desde Lapurdi, a fin de que la Provincia adoptara las medidas oportunas para que tal acontecimiento no tuviera lugar⁴¹⁰. La Junta decidió solicitar a la Corona el castigo de los responsables de tales rumores⁴¹¹. Las gestiones de la Provincia fueron exitosas, pues el rey volvió a permitir la importación de víveres por vía marítima desde Lapurdi, aunque valiéndose únicamente de pinazas o embarcaciones de escaso tonelaje.

Esta Junta Particular de Bidania de 1668 supuso un punto de inflexión en la actitud, tanto de los comerciantes, mayoritariamente afincados en San Sebastián, como de la Provincia, con respecto a las pretensiones de los inversores pesqueros y sus maniobras, que lesionaban las libertades comerciales de los guipuzcoanos. Ante las gestiones reemprendidas por los interesados en las pesquerías -una vez más a partir de la Paz de Aquisgrán (1668)- al objeto de que se reconociera la preferencia de venta de sus grasas sobre las extranjeras, los comerciantes replicaron del mismo modo. En un contexto, tal como se ha descrito a lo largo de este trabajo, en que se producía la huida desde San Sebastián de la negociación de importantes capítulos, como el del bacalao a Bilbao y el de las lanas, también, a Bilbao y a Bayona, los comerciantes donostiarras no se mostraban dispuestos a aceptar ninguna limitación que afectara a la negociación de las grasas y de parte del bacalao. Constituyendo el volumen de la grasa y del bacalao procedente del exterior mucho mayor que el aportado por los propios guipuzcoanos, los comerciantes, lenta pero progresivamente, fueron adoptando una postura contraria a la pervivencia de la actividad pesquera guipuzcoana, en cuanto que suponía un freno para el desarrollo del comercio de los productos pesqueros extranjeros. Acusaban a los inversores pesqueros de pretender monopolizar la negociación de los productos pesqueros, lo que acarrearía su encarecimiento en perjuicio de todos los consumidores de la provincia y de la perduración de la actividad comercial en Gipuzkoa, pues añadían que tras la grasa, también, se desviaría a Lapurdi la negociación de los víveres y del hierro⁴¹².

410 "...con nombre supuesto de corsistas havian embaraçado la confirmaçion de la Concordia del (ILEGIBLE) de 653 y lo que siempre havia estilado, havia occassionado la proibicion de la liçençia de vastimentos por la mar cossa que no sera posible tolerar ni escusar ni jamas se la nego a Guipuzcoa..." (A.G.G.-G.A.O., R.31).

411 "...Acordo y decreto la Junta se escrive a su magestad se sirva de ordenar que los que siniestramente y con relacion falssa hubieren ynformado a los del dicho Conssexo sean castigados como mereze su atrevimiento y se diga en dicha carta que de parte de los dichos Diputados no se a exçedido en cossa alguna sino que an proçedido con la atencion de fieles y leales vasallos de su magestad..." (A.G.G.-G.A.O., R.31).

412 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. XXII, doc. 61.

Los intereses de los comerciantes iban tomando, además, cada vez mayor predicamento en las instituciones de gobierno, tanto de la Provincia, como de San Sebastián, principal plaza comercial de la época. Llama la atención que los órganos colegiados de estas instituciones, es decir, las Juntas Generales de la Provincia y las “Juntas de Vecinos Especiales” de San Sebastián, mostraran una actitud vacilante a la hora de apoyar las pretensiones de los comerciantes o de los inversores pesqueros, en función de las coyunturales mayorías favorables a uno u otro. En cambio, los órganos permanentes -la Diputación de Gipuzkoa y el Regimiento de San Sebastián- se mostraban favorables a los intereses comerciales. Este hecho reviste de gran importancia, pues implica la progresiva prelación de los intereses de los comerciantes sobre los demás. Efectivamente, a medida que avanzaba la Edad Moderna se fue acentuando, por un lado, la concentración del poder político en manos de los órganos permanentes de las instituciones de gobierno y, por otro la oligarquización de dichos órganos permanentes⁴¹³. En suma, este fenómeno implica la identificación de los principales sectores de la oligarquía económica del litoral y de los órganos de gobierno más poderosos con los intereses comerciales, en perjuicio de los pesqueros.

Así, en 1669, mientras el Regimiento de San Sebastián decidía, con el apoyo de cinco de los ocho votos que la integraban, que se debían contrarrestar las acciones de los inversores pesqueros iniciando gestiones en el Consejo Supremo de Castilla, a la reunión de la Junta de Vecinos Especiales acudieron en masa los interesados en las pesquerías, impidiendo el desarrollo de las acciones previstas por el Regimiento. Ante esta circunstancia, el Regimiento decidió trasladar sus gestiones a la Provincia, redactando, al efecto, un amplio memorial, exponiendo los perjuicios que el reconocimiento de la preferencia de venta de grasas de los naturales ocasionaría a la actividad comercial⁴¹⁴. En las Juntas Generales de 1669, celebradas en Mondragón, en contra de la propuesta de los inversores pesqueros, los procuradores de Tolosa, importante villa comercial del interior guipuzcoano, expusieron que sus pretensiones lesionaban la Conversa firmada con los labortanos. Consecuentemente, la Junta decretó la libertad de venta de todas las grasas independientemente de su procedencia⁴¹⁵. Frente a esto, en las dos siguientes Juntas Generales, celebradas en 1670, sucesivamente, en San Sebastián y en Hernani, los interesados en las pesquerías consiguieron el reconocimiento de la preferencia de venta de sus productos, clara muestra de la división de pareceres existente entre los asistentes a las Juntas Generales⁴¹⁶.

Con la entrada de España en la Guerra de Holanda en 1673 y la subsiguiente ruptura de

413 Véanse entre otros: PORRES MARIJUÁN, R.: *Gobierno y administración de la ciudad de Vitoria en la primera mitad del siglo XVIII: aspectos institucionales, económicos y sociales*. Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1987; Idem: *Las oligarquías urbanas de Vitoria entre los siglos XV-XVIII: poder, imagen y vicisitudes*. Vitoria: Ayuntamiento de Vitoria, 1994; TRUCHUELO, S.: *La representación de las corporaciones locales guipuzcoanas...*, op. cit.; ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “La pervivencia de los Parientes Mayores en el poder político local de Gipuzkoa durante el período 1511-1550”, VV.AA.: *Las Juntas en la conformación de Gipuzkoa hasta 1550*. San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa - Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.

414 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. XXII, doc. 61.

415 A.G.G.-G.A.O., R.31.

416 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,10.

relaciones con Francia, a la hora de negociar con la Corona la obtención del permiso para firmar el Tratado de Conversa con los labortanos, nuevamente se sucedieron los choques entre los distintos intereses que giraban en torno a su establecimiento. A principios de 1674 la Corona accedió a permitir su firma, pero excluía el permiso de la libre importación de víveres desde Lapurdi. Los alcaldes de San Sebastián instaron a la Provincia a que iniciara acciones para remediar esta limitación, argumentando que, de lo contrario, se produciría la ruina del comercio, de las herrerías y de las pesquerías transoceánicas. Las gestiones en la Corte se extendieron hasta principios de 1675, en que el rey, mediante una Real Cédula, autorizó el restablecimiento íntegro de la Conversa de 1653. Sin embargo, en el texto de la Cédula no se hacía mención explícita de la autorización de la libre importación de víveres desde Lapurdi, de manera que en mayo de 1675 los alcaldes de San Sebastián insistían en la necesidad de aclarar este punto, pues de lo contrario se corría el peligro de que quedara al arbitrio del Capitán General de Gipuzkoa la concesión o denegación de los pasaportes necesarios al efecto⁴¹⁷. Las gestiones fueron exitosas y, por fin, se pudo proceder a la firma del Tratado con los labortanos en agosto de 1675. Ante este hecho, los inversores en las pesquerías procedieron a cometer arbitrariedades, estorbando la libre venta de grasa labortana en aquellas jurisdicciones en que predominaban sus intereses, tal como se quejaba en octubre ante la Provincia la ciudad de Bayona⁴¹⁸.

A pesar de la oposición de los inversores pesqueros, los comerciantes, merced al progresivo predominio de sus intereses en las instituciones de Gipuzkoa, fueron ampliando sus prerrogativas comerciales. Así en 1678, en vísperas de la firma de la Paz de Nimega, que ponía fin a la Guerra de Holanda, obtuvieron la autorización para importar cereales desde Bretaña⁴¹⁹. Más tarde, en 1680 con la redacción del nuevo reglamento para la regulación de la recaudación del impuesto del Donativo, consiguieron extender en parte las exenciones que el pescado guipuzcoano disfrutaba al aportado por los labortanos. Efectivamente, se extendía la exención de contribuir el Donativo a la parte del cargamento de pescado correspondiente a los tripulantes guipuzcoanos embarcados en pesqueros labortanos. Con ello, además de disminuir la protección de los productos pesqueros guipuzcoanos sobre los labortanos, ampliando así su competencia, se reducía la disponibilidad de mano de obra de la flota guipuzcoana, fomentando el embarque de la marinería guipuzcoana por los labortanos⁴²⁰. En suma, constituía un reglamento sin parangón hasta entonces, que, no sólo fomentaba la flota

417 "...he reparado que no haze mençion de la segunda pretension de VS para que se puedan traer bastimentos y peltrechos de navios de qualquier parte de Françia en navios de aquel reyno y de otra qualquiera naçion a los puertos de VS en virtud de cedulas de su magestad que tiene VS= Y aunque el señor Capitan General don Baltasar de Rojas y Pantoja a dado y prosigue en dar pasaportes para que puedan venir de qualquier puerto de Françia todo genero de vastimentos en qualesquier navios ampliando de su parte el despacho primero que obtuvo VS conzediendo que en retorno de ellos puedan llevar fierro y demas frutos del distrito de VS, todavia este punto no esta firme y seguro pues queda a disposicion del señor Capitan General como se a experimentado estos dias pasados pues haviendo comenzado a dar pasaportes para el efecto suspendio y no los quiso dar aunque despues va continuando en darlos..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41).

418 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

419 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/52.

420 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6.

labortana frente a la guipuzcoana, sino que lesionaba, seriamente, sus intereses, en cuanto que ampliaba la competencia externa a la hora de vender los productos y de contratar la mano de obra. Constituye el primer caso de aplicación de una política restrictiva del desarrollo pesquero en Gipuzkoa, política que alcanzó su máximo esplendor durante las décadas iniciales del siglo XVIII, tal como se describía en el capítulo correspondiente a las pesquerías transoceánicas. Todo ello, al objeto de concentrar en San Sebastián la negociación de parte de los productos que la gran flota pesquera labortana aportaba.

Los inversores pesqueros no cejaron en el empeño de defender sus intereses, así, en 1691 consiguieron que las Juntas Generales decretaran la obligación de que las grasas labortanas fueran manifestadas ante las justicias ordinarias de las villas portuarias, tal como se procedía con los restantes productos provenientes del extranjero. Es decir, se limitaba la absoluta libertad de introducir grasa labortana, pasando a ser considerada como otro producto extranjero más. Este decreto no deja de ser excepcional, no tanto por su contenido, sino por la fecha en que fue promulgada, a los tres años del inicio de la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697). Hasta este decreto, las instituciones guipuzcoanas jamás habían emitido una medida restrictiva del comercio con Lapurdi en tiempo de guerra, al contrario, como se ha venido viendo, sus gestiones siempre se habían encaminado a procurar ampliar en lo posible la libertad de comercio y demás intercambios económicos con los labortanos.

De todas maneras, pronto se evidenció la diversidad de pareceres entre la Junta, órgano colegial de la Provincia, y la Diputación, órgano permanente, pues la segunda no procedió a aplicar el contenido del decreto⁴²¹. Esta actitud y el carácter excepcional del decreto hacen sospechar si no constituía más que una medida, introducida para contentar a los interesados en las pesquerías, a fin de que abandonasen sus gestiones en la Corte. Gestiones que, probablemente, debieron ser las responsables de que el rey accediera a la renovación del Tratado de Conversa con Lapurdi, únicamente, en caso de que se excluyeran los capítulos 5º y 10º del Tratado de 1653. El quinto salvaguardaba de los ataques, cometidos por los corsarios respectivos, a los barcos de ambos territorios, provistos de los pasaportes necesarios. El décimo autorizaba la arribada a los puertos de ambas provincias a sus respectivas embarcaciones. La no admisión de ambas cláusulas suponía el fin de la libertad de comercio entre ambas partes. Ante la persistencia de la Corona en esta actitud, la Provincia gestionó en 1693 con los labortanos la firma del Tratado sin ambos capítulos. Al igual que sucedía en Gipuzkoa, también en Lapurdi se produjo la división de pareceres entre los interesados en las pesquerías especialmente concentrados en San Juan de Luz, que se mostraron dispuestos a aceptar la limitación, ya que precisaban del mercado español para la venta de sus productos, y los comerciantes de Bayona que de ninguna manera se mostraban dispuestos a firmar el Tratado en esas condiciones. Los comerciantes de Bayona, centrados en la negociación de las lanas que acudían a su puerto a través de Navarra, y de los paños, que provenían del norte de Europa con destino a la península, no estaban dispuestos a admitir ninguna limitación que redundara en perjuicio de sus intereses. Es más, los diputados designados por la Provincia para negociar con los labortanos consideraban que Bayona no estaba interesada en la firma de la Conversa, ya que, en cierto modo, contribuía a la pervivencia del comercio de San Sebastián lo cual no satisfacía demasiado a los bayoneses.

421 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/57.

Añadían que se debía comunicar al rey la disposición de la Provincia a aceptar la limitación, únicamente en caso de que se prohibiera la extracción de lanas desde Navarra con destino a Bayona. Es decir, los comerciantes de San Sebastián no se hallaban dispuestos a perder la negociación de las grasas labortanas, extremo que tendría lugar de no aceptar ambos capítulos, pues los bayoneses aprovecharían la ocasión para no renovar la Conversa, con lo que se interrumpiría la llegada de grasas a San Sebastián. Se mostraban dispuestos a acatar la limitación en el único caso de que la Corona adoptara las medidas oportunas para que las extracciones de lanas de Navarra se encaminaran al puerto de San Sebastián. Se hallaban dispuestos a cambiar una negociación por otra, abandonando el comercio de las grasas por el de las lanas procedentes de Navarra. Es decir, se evidenciaba que la de las grasas constituía una negociación sustitutiva de otras, consideradas más lucrativas, como el comercio de extracción de la lana e importación, en contrapartida, de productos manufacturados europeos, e incluso mostraban una actitud favorable a sacrificar la primera por la segunda⁴²².

Tras dilatadas gestiones, el rey aceptó en 1694 la firma del Tratado íntegro, lo que se materializó al año siguiente en la Isla de los Faisanes. Se componía de doce artículos: 1) Perdón de los ataques cometidos mutuamente antes de la firma; 2) Medidas para el castigo de los que cometiesen ataques en lo sucesivo; 3) Delimitación del territorio guipuzcoano comprendido en el Tratado; 4) Delimitación del labortano; 5) Libertad de tránsito de las embarcaciones de ambas partes, provistas del pasaporte otorgado por el Capitán General de Gipuzkoa o el Teniente General de Bayona y Gobernador de Lapurdi; 6) Libertad de tránsito de las embarcaciones dedicadas a la pesca del litoral sin necesidad de pasaportes; 7) Libertad inmediata a los barcos o tripulantes de ambos territorios apresados por corsarios; 8) Libertad de tránsito a barcos españoles y franceses sin carga o cargados de víveres, dentro de un espacio de cuatro leguas desde los puertos de ambos territorios; 9) Prohibición de introducción de productos de contrabando en Gipuzkoa por los labortanos; 10) Libertad para los barcos de ambas partes de arribar a los puertos de ambos territorios; 11) Fuera de las limitaciones impuestas por el Tratado, libertad de actuación de los corsarios de ambas partes; 12) Validación y aprobación del Tratado por ambos monarcas⁴²³.

Constituyó el último Tratado de Conversa firmado entre territorios vascos sometidos a las soberanías de los reyes de España y Francia. Es más, el Tratado de Conversa accedería a rango de Fuero e fue incluido como tal en la recopilación foral de 1696 en el Capítulo III del Título XIX. Las causas de que, en lo sucesivo, no se firmara ningún otro tratado hay que buscarlos más allá del mero hecho del acceso de la dinastía de Borbón a la Corona española, pues este acontecimiento no sirvió para acabar definitiva y absolutamente con las guerras entre ambos Estados, que volvieron a enfrentarse en la Guerra de la Cuádruple Alianza (1717-1719). De lo expuesto hasta el momento se deduce que los comerciantes guipuzcoanos se hallaban dispuestos, no sólo, a sacrificar la continuidad de la actividad pesquera transoceánica, a cambio de salvaguardar el comercio de productos pesqueros extranjeros, sino

422 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/61. Véase el documento nº20 del Apéndice Documental.

423 A.M.F., A, 8, 3, 6.

a prescindir de este capítulo del comercio, a cambio de la introducción y fortalecimiento de otros como el de las lanas. En suma, la última negociación del Tratado de Conversa fue utilizada por los comerciantes para conseguir atraer hacia San Sebastián las extracciones de lanas de Navarra o, en su defecto, para asegurar la continuidad del comercio de las grasas y otros productos pesqueros. Aunque para fines del siglo XVII, como un poco más adelante se analizará, se vislumbraban ya otras posibilidades de comercio, concretamente, con las colonias americanas. Los comerciantes, desde mediados del siglo XVII participaban activamente en el comercio directo con Indias, tanto de forma legal, valiéndose de barcos de registro, como ilegal. Con el cambio dinástico se abrían nuevas oportunidades y esperanzas para la consolidación de esta lucrativa actividad que podía constituir el mejor sustitutivo del comercio de las grasas.

Pero, por el momento, los comerciantes procedieron a asegurar definitivamente la negociación de las grasas extranjeras en San Sebastián. Se valieron de la delicada situación política y militar de Felipe V para conseguir la definitiva eliminación de las medidas proteccionistas, que se habían procurado los inversores pesqueros para fomentar la venta de su grasa sobre la de procedencia extranjera. Tras el embargo, perpetrado en 1707, de 130 barricas de grasa holandesa por el Juez de Contrabando de San Sebastián, la Provincia decidió intervenir en favor de los comerciantes. Inició gestiones en la Corte para acabar de una vez con las preferencias de venta de las grasas naturales para que, en lo sucesivo, la grasa de ballena fuese considerada como un producto básico o bastimento más, y, por tanto, pudiera ser introducida desde el extranjero con total libertad. Así, una Real Cédula de 1708 otorgaba la libertad de introducción de grasas desde el extranjero⁴²⁴. Constituye una muestra clara del predominio alcanzado por los intereses comerciales en todas las instituciones de la Provincia desde fines del siglo XVII, el que las cédulas que conferían la preferencia de venta a las grasas naturales, no fueran incluidas en la recopilación foral de 1696, mientras que ésta de 1708 fuese inmediatamente ascendida a categoría de fuero, siendo incluida en el suplemento de los fueros publicado en 1758. En lo sucesivo, los comerciantes no tenían ningún obstáculo legal para introducir libremente grasas del extranjero. Además, a fin de minimizar las maniobras de los inversores pesqueros y merced a su predominio alcanzado en las instituciones de gobierno de la Provincia, procedieron a dismantelar todo el entramado legislativo proteccionista que sustentaba la actividad pesquera guipuzcoana, lo que condujo a su definitiva crisis en muy pocos años, como en el capítulo correspondiente se exponía.

Conseguida la libertad de importación de grasas desde cualquier país del extranjero, dejaban de ser indispensables para el mantenimiento de este comercio, tanto el concurso de la grasa labortana como los Tratados de Conversa. Tras el lapso de la Guerra de la Cuádruple Alianza, asegurada la paz entre ambas Coronas y conseguida definitivamente la libre introducción, también de la grasa labortana, no había ya necesidad de alcanzar tratados especiales con Lapurdi. Además, tras la creación de la Compañía de Caracas, encaminadas la mayoría de las iniciativas mercantiles hacia el comercio colonial, el interés por los viejos tratados con Lapurdi se esfumó totalmente de las mentes de los comerciantes. Así, en lo sucesivo, parte de la flota pesquera labortana continuó invernando en Pasaia hasta su extinción durante la

424 A.M.N., Col. Vargás Ponce, t. III, doc. 101. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/27.

segunda mitad del siglo XVIII y continuó vendiendo sus grasas en San Sebastián, sin necesidad de tratados. Efectivamente, el comercio de las grasas, a pesar de ocupar una posición secundaria a partir de la creación de la Compañía de Caracas en 1728, nunca se extinguió en San Sebastián. En resumen, el fin de los Tratados de Converse constituye una causa-efecto más de las transformaciones experimentadas por el sistema de organización de la economía marítima y, por supuesto, del comercio naval de Gipuzkoa hacia principios del siglo XVIII, que en breve se estudiará.

6.2.4. Proteccionismo frente a la competencia extranjera

La amplia libertad conferida a la introducción de productos manufacturados extranjeros a cambio, incluso, de la extracción de moneda, autorizando esta actividad también en momentos de enfrentamientos bélicos, merced a los Tratados de Converse, provocó, como se ha visto arriba, choques entre los favorables a la total libertad de los intercambios y los que pretendían limitar la competencia extranjera en algunos de sus aspectos. Esta competencia se materializó de dos maneras, por un lado se establecieron grupos de comerciantes extranjeros que trataban de acaparar o cuando menos controlar, en parte o totalmente, la actividad comercial que se desarrollaba en los puertos guipuzcoanos. A ellos se oponían los comerciantes naturales, que, merced a su participación en los órganos de poder de la Provincia y de las principales plazas comerciales, se procuraron diversas medidas para contrarrestar la ingerencia de los extranjeros. Por otro lado, la masiva llegada de productos extranjeros perjudicaba seriamente a los productores guipuzcoanos, tanto de productos pesqueros, ya estudiados anteriormente, como del principal capítulo de exportación de Gipuzkoa: el hierro.

6.2.4.1. Establecimiento de colonias de comerciantes extranjeros

Los privilegios comerciales de Gipuzkoa contribuyeron a atraer a los comerciantes extranjeros, que, mayoritariamente, se establecieron en San Sebastián, principal plaza mercantil guipuzcoana durante la época moderna y perfecto trampolín para participar e inmiscuirse en el enorme mercado y riquezas del Imperio Español. La intervención de los comerciantes extranjeros no era valorada de forma idéntica por todos los comerciantes naturales⁴²⁵. A grandes rasgos, se distinguen dos actitudes distintas frente a esta cuestión, en función de su estatus económico. Por un lado, los poderosos mercaderes, dedicados al comercio a gran escala o al por mayor, se mostraban favorables a la concurrencia de comerciantes extranjeros y, únicamente, se oponían a algunas de sus pretensiones perjudiciales para sus intereses. Por otro, los pequeños comerciantes donostiarros, dedicados al comercio al por menor desarrollado mayoritariamente en sus tiendas, a fin de evitar que los extranjeros acaparasen esta modalidad comercial, llegaron, incluso, a oponerse a su presencia en la provincia, solicitando su expulsión o, cuando menos, la imposición de limitaciones a su acercamiento. En suma, dos actitudes opuestas acordes a los intereses mercantiles de sus mentores. A pesar de las diferencias, ambas posturas frente a la presencia de comerciantes

425 ANGULO MORALES, A.: “La resistencia a un poder..., op. cit., p. 158. Señala que a pesar de las ventajas derivadas de la presencia de comerciantes extranjeros, las autoridades locales y los comerciantes naturales consideraban dificultoso “servirse, recurrir, dominar y articular a los extranjeros”.

extranjeros, coincidieron en suscitar choques de intereses entre grupos de comerciantes locales y extranjeros⁴²⁶. Choques que se produjeron en dos momentos cronológicos concretos, uno entre fines del siglo XVI y principios del XVII, y otro hacia fines del siglo XVII, con alguna derivación hacia el siglo XVIII. Una vez más, por tanto, se hace patente la coincidencia de los momentos álgidos de los enfrentamientos entre los distintos intereses con los años en los que acontecieron las principales transformaciones del sistema de organización de las actividades marítimas de Gipuzkoa.

6.2.4.1.1. Acciones en contra de los cónsules extranjeros

Las primeras quejas acerca del gran número de comerciantes extranjeros avecindados en Gipuzkoa, se produjeron ya en 1580. Ese año la Diputación elevó una comunicación al rey solicitando que se ordenara la exclusión de los cargos de gobierno a los extranjeros avecindados, los cuales “...*como ricos poderosos han benido al baler tanto que han pretendido y pretienden por todas las bias posibles de entrar en los ajuntamientos y ofiçios de justiçia y gobernaçion de sus villas...*”⁴²⁷. Pero sería a partir de la siguiente década cuando estalló el enfrentamiento entre los grandes comerciantes donostiarras y franceses. El conflicto se originó a consecuencia de la oposición mostrada por las autoridades de la Provincia y los comerciantes guipuzcoanos al establecimiento de cónsules extranjeros en San Sebastián. Los intentos de establecimiento de cónsules franceses e ingleses se iniciaron desde fines del siglo XVI. El principal cometido de los cónsules consistía en encauzar la actividad comercial de sus compatriotas, procurando la comercialización de sus productos y ayudándolos en la resolución de los conflictos que, de forma habitual, se suscitaban en torno a la actividad mercantil. Con todo, detrás de estos loables cometidos se escondían algunos intereses soterrados, tanto de los comerciantes extranjeros, especialmente de los integrados en las grandes compañías mercantiles que por estas fechas estaban surgiendo en países como Francia, Inglaterra y Holanda, como de los gobernantes de dichos Estados. En resumen, tal como a continuación se describirá minuciosamente, los intentos de establecimiento de cónsules extranjeros en el principal puerto comercial de Gipuzkoa constituían serias tentativas en pos, en primer lugar, del acaparamiento por las recientemente fundadas compañías mercantiles extranjeras del tráfico comercial, desarrollado en San Sebastián, y en segundo lugar, del control, utilización y fiscalización por los gobernantes extranjeros del comercio ilegal desarrollado entre los puertos guipuzcoanos y los Estados del arco atlántico europeo.

El primer intento de establecimiento de un representante consular fue protagonizado por los comerciantes franceses. En mayo de 1593 la villa de San Sebastián exponía ante las Juntas Generales, reunidas en Zumaia, la recepción de una Real Cédula, emitida por el Consejo de

426 En el último capítulo de esta investigación se ahondará en cuestiones como la importancia de las relaciones culturales y de nacionalidad en la articulación de las actividades marítimas y en especial del comercio. Véase al respecto: MAURO, F.: “Merchant communities, 1350-1750”, en: TRACY, D. (Ed.): *The Rise of Merchant Empires...*, op. cit., pp. 255-286.

427 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 5 Diciembre 1579/18 Febrero 1580.

Guerra⁴²⁸, por la que se concedía a Juan Martínez de Argarate el cargo de “cónsul de la nación francesa”. La Junta, tras leer la cédula y los autos iniciados por el alcalde de San Sebastián, decidió emprender una investigación. Las autoridades de la Provincia, en coincidencia con las apreciaciones de las de San Sebastián, estimaban que el establecimiento de un cónsul lesionaba las exenciones y privilegios de Gipuzkoa, en cuanto que implicaba la aplicación de nuevos impuestos que el agente consular percibiría, en lo sucesivo, de todas las embarcaciones francesas que arribasen al puerto de San Sebastián. Las Juntas instaron a Vicente Cadio o Codion, mercader francés, que había dirigido las gestiones en la Corte española para la obtención del permiso para el establecimiento de un cónsul en San Sebastián, a que acudiera a su presencia a exponer los agravios sufridos o, cuando menos, las causas que indujeron a los comerciantes franceses a solicitar un agente consular.

Las explicaciones relatadas por Codion fueron muy insuficientes y, aparentemente, candorosas. Afirmaba que fue el propio Juan Martínez de Argarate, vecino de San Sebastián, quien se les ofreció para ejercer el cargo de cónsul cierto día en que salían de misa varios comerciantes franceses, concretamente, Pierre de Buste, de Bayona, Guiraut de Sansun, de San Juan de Luz, y los bretones Soree Peflo, Pierres de Grie y Pedro Voteno. Añade que “a persuasión” de Argarate todos ellos le otorgaron su poder ante escribano para que ejerciera la función consular y que “de palabra” acordaron remunerarle con el derecho de un ducado por cada navío mayor de quince toneladas. Negaba que los comerciantes franceses hubiesen experimentado ningún agravio en San Sebastián, al contrario, siempre se les había conferido un trato justo sin necesidad de agentes consulares y añadía que las únicas causas, que les habían movido a nombrar un cónsul, fueron las palabras de Argarate, de que “...hera lo suso dicho en utilidad de la jente pobre de su naçion...”. Pero fue más lejos aún en sus afirmaciones, pues llegaba a sugerir que algunos grandes comerciantes donostiarras estaban implicados o, al menos, de acuerdo en el establecimiento del cónsul, pues en el acuerdo firmado con Argarate se contemplaba que, anualmente, presentaría sus cuentas ante Miguel de Beroiz y Juanes de Amezqueta, dos de los más importantes comerciantes de San Sebastián⁴²⁹.

Aunque las Juntas Generales, reunidas en Zumaia, decretaron en contra del establecimiento del cónsul francés en San Sebastián, Juan Martínez de Argarate prosiguió en su propósito. A la Diputación, congregada en mayo de 1593 en San Sebastián, llegaron noticias de que Argarate proseguía ejerciendo las labores propias de un cónsul extranjero, obligando a los barcos franceses, que arribaban al puerto de San Sebastián al importe de impuestos. La Diputación mandó que los alcaldes de San Sebastián efectuasen las averiguaciones oportunas y le remitiesen los resultados. La respuesta de los alcaldes, confirmando los rumores, acerca de que el cónsul francés proseguía ejerciendo sus funciones, llegó a la Diputación, hallándose ya congregada en Tolosa, y se acordó proseguir con las acciones necesarias, a fin de cumplir el decreto de las Juntas Generales de Zumaia. Las siguientes Juntas Generales, celebradas en Hondarribia en noviembre de 1593, ordenaron que los alcaldes de San Sebastián procedieran

428 Hay que advertir que la Corona siempre se mostraba favorable a la presencia de cónsules en los puertos, obligada por los tratados internacionales firmados con las potencias extranjeras.

429 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 2/10 Mayo 1593.

a imponer castigos a Juan Martínez de Argarate o a cualquier otra persona, si, en contra del mencionado decreto, proseguía ejerciendo el cargo de cónsul francés. Sin embargo la extirpación de las pretensiones de los comerciantes franceses no debió resultar tarea fácil, pues, aún en las Juntas Generales de 1594, reunidas en Mutriku, y en las de 1596, celebradas en Hernani, se instaba a los alcaldes de San Sebastián a que averiguaran si Argarate proseguía en su empeño y, en caso afirmativo, procedieran a su castigo⁴³⁰.

A comienzos del siglo XVII, concretamente, en 1604, los franceses volvieron a intentar el establecimiento de un cónsul en San Sebastián, valiéndose de nuevo de una Real Cédula que concedía el cargo a Juan de la Clau. Sin embargo, otra vez, el intento fue infructuoso, merced a la oposición de la Provincia y del Corregidor⁴³¹. En los autos que las autoridades provinciales redactaron se expresaban las causas por las que se oponían al establecimiento de un cónsul francés en San Sebastián. En primer lugar, suponía la introducción de nuevos derechos, en perjuicio de las exenciones disfrutadas por Gipuzkoa. Derechos que repercutirían en el encarecimiento de los productos provenientes de Francia, especialmente de los alimenticios, lo cual no satisfacía en absoluto a las autoridades locales y provinciales. En segundo lugar, el cónsul acapararía la negociación de todo el tráfico de mercancías francesas que arribaban a San Sebastián, en perjuicio de los grandes comerciantes donostiarras que participaban en dicho tráfico. Este hecho suponía además el establecimiento de un estanco o monopolio que, también, repercutiría en el encarecimiento de los productos franceses. En tercer lugar, las autoridades, teóricamente encargadas del cumplimiento de la legalidad, argumentaban que el establecimiento del cónsul provocaría la interrupción del contrabando de armas, municiones y efectos navales. Productos todos que se importaban de forma ilegal de Francia y eran indispensables para la Armada Real⁴³². En suma, tanto los grandes comerciantes donostiarras, dedicados al contrabando, como la monarquía, se beneficiaban de la existencia del contrabando con Francia, beneficios que se extirparían en caso de establecerse un cónsul francés en San Sebastián. En suma, se constata un cambio de actitud de los grandes comerciantes donostiarras con respecto a la presencia de cónsules franceses; si en un principio se mostraron a favor, quizás como un medio para atraer el tráfico en un momento de guerra con Francia, después, a principios del XVII, imperando la paz entre ambos reinos, variaron de opinión.

Dos años más tarde, en las Juntas Generales de 1606, congregadas en Elgoibar, la villa de San Sebastián volvía a quejarse del establecimiento de un cónsul, en este caso de nacionalidad inglesa que, con título otorgado por el rey de Inglaterra, procedía a percibir nuevas imposiciones a las embarcaciones inglesas que arribaban a su puerto⁴³³. Según lo acordado por la Junta, el comerciante inglés Jaymes Huych, que trataba de ejercer el cargo de

430 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 15/21 Mayo 1593; Tolosa 12 Junio/4 Septiembre 1593; Fuenterrabía 19/29 Noviembre 1593; Motrico 14/24 Noviembre 1594. / A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresas 1,30 (1596).

431 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48.

432 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/46.

433 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,2.

cónsul, fue emplazado a presentarse ante la Diputación congregada en Azkoitia. El Diputado General procedió a informarle de que la provincia de Gipuzkoa gozaba de privilegios que la eximían de la imposición de derechos en sus puertos y de que el impuesto del dos por ciento, que percibía de las embarcaciones inglesas, lesionaba dicha exención. Jaymes Huych o Viche respondió que de ninguna manera deseaba la merma de los privilegios guipuzcoanos, al tiempo que puntualizaba que había sido designado para el oficio de cónsul en Gipuzkoa por la compañía comercial creada por privilegio regio en Inglaterra a fin de percibir los derechos que los comerciantes debían a la compañía, de acuerdo con sus ordenanzas⁴³⁴. De la exposición del cónsul se deduce que sus funciones consistían en administrar el tráfico comercial de la compañía comercial a la que pertenecía y fiscalizar y controlar el tráfico de los restantes mercaderes ingleses. En suma, las afirmaciones de Huych confirmaban los argumentos esgrimidos por las autoridades de la Provincia apenas dos años antes para oponerse al establecimiento del cónsul francés en San Sebastián, pero en esta ocasión y aparentemente de forma paradójica, la Diputación admitió el establecimiento del cónsul inglés, con la condición de que no exigiera el derecho del 2 % a los barcos ingleses sin expresa autorización real⁴³⁵.

Después del consulado de Jaymes Huych se conocen los nombres de otros dos cónsules, concretamente, don Valentín Morgan⁴³⁶ y su sucesor don Guillermo Flanclant o Flancland. En cambio, todas las tentativas francesas en pos del establecimiento de cónsul en San Sebastián fueron infructuosas frente a la férrea oposición de las autoridades y de los comerciantes de la villa. Juan de la Clau, el cónsul rechazado en 1604, volvió a intentar por dos veces, en 1612 y 1624, la aceptación de su cargo, pero siempre fue rechazado⁴³⁷. Para comprender la contradictoria actitud de las autoridades y de los grandes comerciantes de Gipuzkoa frente al establecimiento del cónsul inglés y del francés, permitiendo al primero y rechazando al segundo, se debe esperar a los acontecimientos acaecidos a partir de 1685 en torno a un renovado intento de establecimiento del cónsul francés. Ese año el rey daba autorización para el ejercicio de sus funciones a Francisco Noel, cónsul designado por el rey

434 “...En quanto a lo del consulado dize y satisfaze que en el rreyno de ynglaterra tienpos atras ay compania particular de los mercaderes que tratan en estos rreynos y es confirmada por su rrey y tiene con su autoridad su gobernador por si y que este gobernador pone y probee consules en los puertos donde los de la dicha compania tratan y les toca el cobrar ciertos derechos que los tales mercaderes deben por ley y ordenança de la dicha Compania y el dicho Jaymes fue proveydo por tal consul para estos puertos de Vuestra Señoria y como tal algunos mercaderes les an acudido con los dichos derechos lo qual a acesado sin entender ni pensar que en ello azia agrabio alguno a las ordenanças y prebillegios // (fol. 12 v.) de Vuestra Señoria y a buena fee y que a entender que en ello azia alguna cosa perjudicial lo hubiera escusado y ansi lo escusara asta que su magestad le ordene otra cosa y que del oficio de consul no ha husado en otra cosa y los papeles y rrecaudos del dicho oficio los tiene en poder del enbaxador de ynglaterra que rreside en la corte de espana y no husara dellos sino fuere con licencia y beneplacito de su magestad y suplica a vuestra señoria que asi quede satisfecha tambien en esta parte Jaymes Viche.” (A.G.G.-G.A.O., R.14).

435 A.G.G.-G.A.O., R.14. González menciona la existencia de datos acerca de la presencia también de un cónsul holandés en 1662 y 1683 (GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., pp. 166-167).

436 Fue designado en 1661 (GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., p. 166).

437 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48.

de Francia para toda la costa guipuzcoana y vizcaína por espacio de tres años. La Provincia rechazó el nombramiento recurriendo al pase foral, comunicando al rey que se obedecía pero no se cumplía lo contenido en la cédula⁴³⁸.

No obstante, en esta ocasión, la polémica no se limitó sólo al cónsul francés, sino que afectó también al inglés. Comenzaron a levantarse voces en San Sebastián en contra también de la pervivencia del cónsul inglés. Los contrarios al consulado se valieron al efecto de un memorial, redactado por Oliverio Mayo, maestre de navío inglés. Mayo denunciaba que a la arribada a San Sebastián de su navío, cargado de trigo, el Corregidor de Gipuzkoa, a petición del cónsul de su nacionalidad don Guillermo de Flancland, le había compelido al abono de 100 reales de plata. Este acto, contrario a las condiciones del permiso concedido para el establecimiento del consulado inglés en San Sebastián, motivó el inicio de una investigación por las autoridades de la Provincia. Se remitió el caso al licenciado don José de Lazcaibar Balda. Este abogado, tras analizar el contenido del memorial de Oliverio Mayo y los autos que en 1604 se redactaron en contra del establecimiento del cónsul francés, emitió en julio de 1686 un dictamen contrario a la continuidad del consulado inglés. De todas maneras, aconsejaba a la Provincia que antes de adoptar ninguna decisión acerca de la continuidad del consulado inglés, debería averiguar si persistían o no las tres razones o causas, antes mencionadas, que en 1604 motivaron el rechazo del cónsul francés⁴³⁹.

Los franceses, mientras tanto, aprovecharon las disputas, en torno a la pervivencia del consulado inglés, para proseguir con las gestiones oportunas, a fin de que se aceptara la presencia de su cónsul. La Provincia, de nuevo, recurrió a la consulta de sus consultores jurídicos, quienes dictaminaron en julio de 1687 en contra de la aceptación del cónsul francés. Estimaban que se debía instar al rey a la derogación de su nombramiento. A la hora de manifestar las causas de la oposición a la presencia de un cónsul francés en San Sebastián, en esta ocasión, sorprendentemente, no trataron de ocultar que la principal razón era la pervivencia del contrabando con Francia. Efectivamente, eran conscientes de que la presencia de un cónsul al servicio del rey de Francia entorpecería, gravemente, la pervivencia del tráfico de importación ilegal desde aquel reino de armas, municiones, pertrechos navales y productos alimenticios de primera necesidad. Mercancías sobre las que pesaban prohibiciones para su extracción fuera de Francia. En suma, supondría una grave limitación al floreciente contrabando que se desarrollaba en San Sebastián en perjuicio de los intereses de la Armada Real, de la industria de la construcción naval guipuzcoana, del abastecimiento alimenticio de Gipuzkoa y de la pervivencia del Tratado de Conversa con Lapurdi. Únicamente, como factores secundarios mencionaban además otros como el acaparamiento del comercio francés por el cónsul, con el subsiguiente encarecimiento de los productos franceses o la imposición

438 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48.

439 Don José de Lazcaibar Balda resumía de esta manera las tres razones, que en 1604 motivaron el rechazo del cónsul francés: "...que por el oficio de consul se augmentarian e introducirían nuevos y crecidos derechos y subirían las mercaderías en daño de estos reinos y de VS; y que el tal consul se apoderaría de todas las mercaderías que su nación trajesse y aya estanco de ellas y vendiéndolas de su mano sería a muy subidos precios; y que viniendo a esta Provincia muchos generos del reino de Francia que alla eran prohibidos como artillería, metales, polvora, canamo, valas y olonas y brea el consul nombrado sabría quienes heran los que contrabentaban a la prohibicion que tenia la extraccion de dichos generos y daría esta noticia a su Rey y los castigaria..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/46).

de derechos, contrarios a las exenciones de Gipuzkoa⁴⁴⁰.

Los comerciantes de San Sebastián, interesados en el contrabando, aprovecharon la ocasión para arremeter también contra la pervivencia del consulado inglés en su ciudad. Así, Juan de Aztina, comerciante de San Sebastián, remitió a la Provincia un memorial oponiéndose a la presencia de ningún cónsul. Afirmaba que, “...considerando que a esta Provincia se conduzian del reyno de Franzia sin embargo de la prohibizion que ay en dicho reyno muchas suertes de mercaderias de contrabando como son artilleria, campanil, cisalla, cobre, polbora, balas, plomo, estaño, brea, alquitrán, cañamo, olonas, jarzia, y otros pertrechos y municiones nezesarias para el apresto de las Reales Armadas...”, la presencia del cónsul desbarataría este tráfico ilícito. Pero iba más allá, pues consideraba que la continuidad del cónsul inglés en San Sebastián, cargo ejercido a la sazón por don Guillermo Flancland, perjudicaba el tráfico de importación de productos de contrabando desde los dominios del rey de Inglaterra, especialmente, del trigo proveniente de Irlanda⁴⁴¹. Añadía que el impuesto de 100 reales de plata, que este cónsul percibía de cada barco inglés que arribaba al puerto de San Sebastián, era muy pernicioso, incluso, para las exportaciones legales de hierro a Inglaterra, “...pues los yngleses solamente un año con otro retornan // (fol. r.) mas de diez mill quintales del fierro de todo jenero como en casso nezesario assi vien se provará...”.

A diferencia de principios de siglo, en que no hubo apenas polémicas en torno a la instalación del consulado inglés, en estos momentos se estaba poniendo en entredicho su pervivencia. De lo expuesto hasta el momento, se deduce que el origen de la constante oposición a la presencia consular francesa se hallaba en las especiales relaciones de

440 “...Porque siendo la dicha Provincia frontera del reyno de Francia y la ciudad de San Sebastián donde ha de residir el consul presidio tan ymportante y cercano y tan frequentes las oçassiones de rompimiento de la paz entre esta corona y la de Francia sería siempre de notable envaraço la asistencia de un sugeto françes de la authoridad y ynteligencia que se presupone en quien ha de ocupar el cargo de consul para participacion de noticias del estado de las cossas mediante la correspondencia nezesaria que ha de tener con su Rey assi por obligacion de su oficio como por agradarle mas como vassallo procurando sus acrecentamientos. De lo qual se podria seguir tambien que cessase a su Magestad y a sus reales arma-// (fol. r.) das la comodidad de que se goza de la provision a moderados precios de artilleria, metales, polvora, cañamo, valas y olonas para velas y brea para embrear los navios que son generos que se traen sin embargo de estar prohibida en Francia la saca de ellos y si entendiessen el Rey Christianisimo y sus ministros la contravencion como subcederia en el casso de haver consul ynpedirian su extraccion con castigo. Concurriendo este mismo daño en las mercaderias que se yntroduçen de Francia respecto de que el consul se apoderaria de ellas y demas de extancarlas dispondria su empleo a los precios mas subidos, con ynpossicion de los derechos que quisiesse y a este fin haria que biniessen dirigidos a el todos los nabios de su nacion y que pudiesse pasar a hazer lo mismo en los vastimentos todo lo qual considerada la exteridad (sic) de esta tierra seria muy contrario a las franquezas y libertades de ella y a la conberssa de que su Magestad tiene echa merced a esta Provincia para los bastimentos aun en tiempo de guerra por lo que de otra manera no pudiera mantenersse esta Provincia que tiene tambien por fuero que no se deje avitar en ella a ninguno que fuere sospechosso al servicio de su magestad y que se pue-// (fol. v.)da desterrar de su distrito la misma Provincia y no se puede dudar raçonablemente esta sospecha en quien estubiere exerciendo el cargo de consul para con su nacion. Y por estos y otros motibos nunca ha havido consul frances en esta Provincia aunque repetidamente en tiempo passados se ha procurado yntroducirle...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48).

441 “...es constante que en la misma conformidad que en Franzia ay beda de sacar trigo y otros bastimentos suele haver tanvien en los reynos de Ynglaterra y el perjuizio que se seguira a VS de ynpedir con estos medios la extraccion expecialmente del trigo fuera muy considerable porque es mucho el que se conduze particularmente Yrlanda a estos puertos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48).

dependencia existentes entre algunos territorios de la corona francesa y la provincia de Gipuzkoa. Efectivamente, Gipuzkoa dependía de la pervivencia de los intercambios comerciales, tanto legales, como, sobre todo, ilegales, con los mencionados territorios. Intercambios que garantizaban, tanto el abastecimiento alimenticio de sus vecinos y de materias primas de su floreciente industria naval como la continuidad de los lucrativos intercambios comerciales con los países del norte de Europa. La presencia de un cónsul en San Sebastián, al servicio de los intereses comerciales y políticos del Estado francés, provocaría un incremento del control sobre la actividad comercial, que podría desembocar en la eliminación o, cuando menos, limitación del contrabando de importación de productos franceses. En suma, ni los comerciantes ni las autoridades de Gipuzkoa estaban dispuestos a trastocar el permisivo sistema de intercambios comerciales vigente con Francia, por lo que se opusieron férreamente a la instalación del cónsul francés en San Sebastián.

En cambio, las relaciones comerciales con Inglaterra carecían de ese carácter imprescindible, por lo que a principios del siglo XVII apenas hubo problemas para el establecimiento de un cónsul inglés en San Sebastián. Por tanto, cabe preguntarse si las voces que, durante la década de los 80 del siglo XVII se levantaron en contra de la pervivencia del consulado inglés, se debieron a un incremento del tráfico comercial con Inglaterra, o, cuando menos, a un aumento de su importancia en el seno de comercio marítimo guipuzcoano. Ante esta polémica, la Provincia recurrió, una vez más, al consejo de sus consultores a quienes remitió, entre otros, el memorial redactado por Aztina en contra de la existencia del cónsul inglés. Éstos dictaminaron que para adoptar una decisión tan drástica se debería averiguar, fehacientemente, si la existencia del cónsul inglés ocasionaba los mismos perjuicios que la del francés⁴⁴². Aztina en su memorial insinuaba acerca de la crucial importancia del mantenimiento de los intercambios comerciales con Inglaterra, a donde estimaba se enviaban anualmente más de 10.000 quintales de hierro. Más aún, daba a entender la importancia que había adquirido el contrabando de importación ilícita de cereales, especialmente, de Irlanda. Este aumento de la importancia de las relaciones comerciales ilegales, con territorios bajo soberanía inglesa puede que constituyera uno de los factores de la oposición que comenzó a generarse contra la presencia del cónsul inglés en San Sebastián⁴⁴³.

Esta hipótesis adquiere mayores visos de realidad si se considera el caso del cónsul holandés, cuya presencia fue siempre admitida por la Provincia. Esta actitud favorable a la presencia del cónsul holandés en San Sebastián, que a primera vista puede resultar paradójica, no hace más que confirmar la hipótesis de que la oposición frente a la presencia de agentes consulares, primero franceses y después también ingleses, buscaba la protección del comercio ilegal desarrollado con ambos reinos. Las relaciones diplomáticas entre España y Holanda no

442 “...si en quanto al consul de Ynglaterra proceden los mismos ynconbenientes y raçones que en el de Francia y tambien lo tocante a los dichos derechos y si por raçon de tales y por de obligacion precissa se ha pagado algo en lo passado y quanto por cada navio y por que motivo y caussa a sido el pagamento y si es por mero derecho o por satisfacion de travaxo que tenga el dicho consul con cada uno de los dichos navios de su nacion...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48).

443 GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., p. 167. Este autor coincide también en la hipótesis de que era la salvaguarda del contrabando y de la libertad de comercio el principal factor de la oposición de la Provincia a la presencia de cónsules extranjeros.

se “normalizaron” hasta la década de los 70 del siglo XVII. Después de la Paz de Münster, firmada entre ambas potencias, España dispuso de la presencia de un embajador español en Holanda, pero el gobierno holandés no correspondió del mismo modo. Es más, a pesar de la insistencia española por establecer una alianza formal entre ambos Estados, Holanda no se avino a firmar un acuerdo de asistencia mutua hasta el año 1671, establecido ante los preparativos franceses para la invasión de la república, y fue tras el inicio de la Guerra de Holanda cuando en 1673 se formalizó el Tratado de La Haya entre España y Holanda. Mientras tanto, los años que transcurrieron entre 1648 y 1671 Holanda recurrió a mantener una “diplomacia mercantil” con España, según expresión de Herrero Sánchez. Este autor señala que trece días después de la ratificación de la Paz de Münster los Estados Generales de Holanda acordaron el establecimiento de cinco cónsules en las principales plazas mercantiles peninsulares: Cádiz, Sevilla, Málaga, Alicante y San Sebastián. En Bilbao se estableció otro cónsul casi año y medio más tarde. Añade, además, que la selección del lugar de residencia de estos cónsules no era aleatoria, al contrario constituía un procedimiento para el afianzamiento de los intereses comerciales holandeses⁴⁴⁴.

En un contexto en que el tráfico legal de mercancías entre la península y el norte de Europa (principalmente basado en las exportaciones laneras españolas y en las importaciones de productos manufacturados) basculaba cada vez más hacia el puerto de Bilbao, tal como anteriormente se ha hecho mención, cabe preguntarse cual sería la razón del establecimiento de un cónsul en San Sebastián antes que en Bilbao. La investigación de Herrero Sánchez aporta las claves para la solución de esta cuestión; claves que sirven también para responder a la cuestión de las causas de la aceptación de un cónsul holandés en San Sebastián por las autoridades de la Provincia y los comerciantes guipuzcoanos. De hecho, en 1687 se volvía a aceptar el nombramiento de un nuevo cónsul holandés en San Sebastián⁴⁴⁵. Señala que la rapidez y la facilidad del establecimiento de la red consular holandesa en la Península denota la existencia previa, anterior a la firma de la paz, de las redes comerciales que ahora pasaban a ser legales. Añade que este hecho no constituyó, ni mucho menos, el abandono de los mecanismos del comercio ilícito, que continuó en auge, aunque ahora al amparo “legal” de los cónsules, ya que los principales objetivos que los comerciantes holandeses buscaban en

444 Señala que el cargo de cónsul era muy ambicionado por los comerciantes holandeses pues les reportaba unos importantes ingresos económicos. De manera que “...Desde cada uno de los puertos seleccionados como cabeza de un consulado se ejercía un control directo sobre un área geográfica determinada a través de una compleja red de factores y subcónsules que abarcaba prácticamente toda la costa peninsular. La ubicación no era en absoluto aleatoria. Los comerciantes y armadores neerlandeses contaban con una serie de caladeros fundamentales para reforzar la seguridad de su sistema de convoyes, desde donde cubrir la demanda española de productos manufacturados, pertrechos navales o trigo báltico en condiciones inmejorables. A cambio, cada una de estas áreas abastecía al emporio neerlandés de una amplia gama de recursos esenciales para reforzar su posición hegemónica en los mercados internacionales en detrimento de sus más directos competidores.

Los intereses neerlandeses en el norte de España se concentraban fundamentalmente en la costa vasca. Aunque la primera legación fue erigida en 1648 en San Sebastián, al año siguiente se estableció otra en Bilbao desde donde se mantenía un control directo sobre Santander, Laredo y Santoña...

La comercialización de la lana castellana constituía el atractivo principal...

Bilbao era igualmente el puerto principal de entrada del cobre báltico necesario para la emisión de moneda de vellón y aparecía como el camino natural para hacer llegar los productos manufacturados que se demandaban desde la Corte...” (HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 62-67).

445 GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., p. 167.

sus intercambios con la Península consistían en apropiarse de la mayor cantidad posible de metales preciosos que llegaban desde las Indias y en participar de manera directa en el comercio americano, principalmente por vía de Buenos Aires⁴⁴⁶. Como se irá viendo en las páginas siguientes, al menos desde el final de la Guerra de los Treinta Años San Sebastián constituyó una de las principales plazas de la Península por donde salían de forma ilícita los metales preciosos hacia el norte de Europa y por donde se desarrollaba el comercio directo con Indias y especialmente con la región de Buenos de Aires. En suma, el auge del comercio ilícito en San Sebastián motivó el establecimiento del cónsul holandés en 1648⁴⁴⁷, y el interés de los cónsules, de las autoridades y de los comerciantes holandeses por fomentar estas actividades ilegales, explican el consentimiento guipuzcoano hacia la presencia de un cónsul holandés en su territorio. Presencia que, además, contribuía a enmascarar y disimular el fraude con mayor eficacia.

De todas maneras, también hay que tener en cuenta otro factor explicativo del cambio de actitud observado frente a la presencia del cónsul inglés, cual es la creación en 1682 del Consulado de San Sebastián. De hecho, en 1687 se mostró contrario a la presencia del cónsul francés en San Sebastián. Es más, quizás con la excepción del cónsul holandés, admitido en 1687, no hay más noticias de la presencia de cónsules ingleses ni, por supuesto, franceses en la ciudad. Un hecho que contribuye a reforzar esta hipótesis es el sorprendente cambio de actitud mostrado por la Provincia a principios del siglo XVIII. Efectivamente, Francia, en 1703, valiéndose de la ventaja que suponía para sus pretensiones el ascenso al trono de Felipe V de Borbón, volvió a intentar el establecimiento de un cónsul en San Sebastián. En esta ocasión la Provincia aceptó la presencia del cónsul francés, a lo que se opuso radicalmente San Sebastián. Se suscitó así un pleito que concluyó en 1713 con la aceptación por el Consejo de Castilla de la eliminación del cónsul francés. Este sorprendente proceder de la Provincia no parece que fuese motivado por un cambio de actitud con respecto a la presencia de agentes consulares en San Sebastián, pues en 1715 el Agente en Corte de la Provincia se felicitaba del éxito obtenido dos años antes en la eliminación del consulado francés. Más aún, en 1726 la Provincia adoptaba medidas contra la presencia del cónsul inglés⁴⁴⁸. Más bien, parece que se trató de una maniobra urdida contra el creciente poder y predominio del Consulado de San Sebastián.

Esta última hipótesis adquiere mayor cohesión si se tienen en cuenta los enfrentamientos, acaecidos en 1737, entre la Provincia y el Consulado de San Sebastián, a raíz de la aceptación por la primera de un cónsul francés en la ciudad. La cuestión se suscitó a consecuencia de las medidas adoptadas por la Compañía de Tierra de Francia para perseguir el contrabando de tabaco que se desarrollaba en aquel reino. Estando prohibido el libre comercio de tabaco en Francia, pero, al mismo tiempo, autorizado su exportación al extranjero, grandes partidas, aparentemente destinadas a San Sebastián, terminaban en cualquier otro puerto de Francia. En

446 HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 63-72.

447 En 1649 era designado nuevo cónsul holandés en San Sebastián, puesto que recayó en Pedro de Orischott. Véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 291.

448 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 167-168.

este fraude participaban también los contrabandistas donostiarras, proporcionando a los dueños o encargados de los barcos dedicados a dicha actividad los aquites o certificados falsos, en los que se expresaba la llegada ficticia de las mencionadas partidas de tabaco a San Sebastián. Para evitar este fraude en 1735 Martín de Bergeret, uno de los Directores Generales de la Compañía de Tierra, propuso a don Juan de Bousignac, comerciante francés, residente en San Sebastián, que ejerciera el cargo de cónsul, con el único cometido de certificar los aquites de los tabacos que arribasen a la ciudad desde Francia. El problema debía ser de gran alcance, pues queriendo Bergeret averiguar cuántos de los 8.000 sacos de tabaco, que cada año se extraían de Francia destinados a San Sebastián, realmente llegaban a la ciudad, Bousignac le respondió que, según sus estimaciones no llegarían a los 1.500, destinados al consumo interno de las provincias de Gipuzkoa y Álava. Ello significaba que el resto se reintroducía de contrabando en puertos franceses. De todas maneras, como más adelante se incidirá, hay que manejar con cuidado las afirmaciones de Bousignac, comerciante dedicado al tráfico de importación-exportación entre San Sebastián y Francia⁴⁴⁹.

Bousignac comenzó a ejercer su cometido, pero en 1737 el Consulado de San Sebastián inició acciones en su contra. Según se expresaba en un memorial redactado en su defensa, las acciones se iniciaron a raíz de una denuncia hecha por un comerciante francés, ante la

449 En un memorial redactado en defensa de la continuidad del consulado de don Juan de Bousignac se expresa: “En Francia con graves penas es prohibido el libre y franco comercio del tabaco y de las telas de seda y otras de la Yndia Oriental, pero permitida su introduccion a los navios que los trahen con la precisa calidad de que los que los comercian, los han de extraher del reyno, y obligazion de hacer constar en el a los Ministros a este fin destinados el puerto de España u otro donde los hubieren yntroducido, con zertificazion o declarazion a pie o a la buelta del despacho que se les concede para dicha extraccion que comunmente llaman aquite, en thermino prefixo que se les señala, en pena de pagar el quatro tanto de su valor.

El año de 1735 llevo a la ciudad de San Sevastian Martin Bergeret uno de los Directores Generales de la Compañía de Tierra y no del mar (que tambien la ay) de Francia, con cartas de recomendacion para Juan Bousignac de diferentes sus amigos, a quienes procuro desempeñar haciendo los servicios al dicho Bergeret.

El mismo año por el mes de agosto fue dicho Bousignac a Baiona por sus dependencias y savido que dicho Bergeret se hallava en aquella ciudad paso a visitarle y con este motibo trattando de varias cosas le dijo, eran yntolerables los fraudes que se cometian en Francia, mui perjudiciables a su Rey, y a sus yntereses sobre el tabaco, y le pregunto para donde vendia San Sevastian las crecidas partidas que recibia de todos sus puertos, siendo tambien en este como en aquel reino prohibido su libre y franco comercio, pues toda las partidas que llegavan a él de la America, se cargavan con destino para San Sevastian; a que respondió que en esta ciudad solo entrava aquello necesario para el uso de sus naturales, y de la Provincia, y la de Alaba que por su libertad gozavan de una franquizia, sin que pudiesen ynternar mas adelante tierra adentro, por que corria por quenta del Rey este abasto para sus naturales, y que le parecia bastavan en cada año para el consumo de ambas Provincias unos 1500 sacos poco mas o menos, pero que en su concepto no entravan estos añalmente en San Sevastian, a que le replico que mas de 8000 sacos salian cada año con destino para San Sevastian y que su yntroduzion en esta ciudad se verificava con el descargo de dichos despachos o aquites, y no asintiendo a esta proposicion el dicho Bousignac por saver como savia, no entravan en este puerto tantos sacos de tabaco; le dijo era verdad que tal o qual vez havia subcedido embargar en la costa de Francia alguna que otra partida cargada con destino para San Sevastian y a esta sason le pidio el favor que haria grande a la Compañía de encargarse de dar el descargo o zertificaciones de dicho aquites, no solo de los tabacos que vinieren a San Sevastian si no tambien de los de mas xeneros de dicha extraccion, viendo ocularmente si su cantidad y calidad correspondia a los despachos o aquites de su saca, para asi evitar los referidos fraudes; y respondió no podia, por que tenia su casa de comercio que necesitava travaxar mas que nunca, por los contratiempos que havia tenido y eran notorios y publicos, a que le replico, que la situazion de su casa por estar sobre el puerto // (fol. r.) le facilitaba este travaxo, pues de su ventana podia atender a el con mas comodidad que otro alguno, y se sacrificase a hacer este gusto a la Compañía que a caso alguna vez podia reconocerle, de que se encargo por complacer a dicho Bergeret y a la expresada Compañía; la qual los meses de abril y septiembre del siguiente año de 1736 le dio a este asunto sus ordenes que acompañan...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78).

negativa de Bousignac de certificarle un falso aquite. Añadía que el cometido de Bousignac no perjudicaba a las libertades de Gipuzkoa, al contrario, las beneficiaba, pues se encargaba también de certificar las extracciones de cereales que se autorizaban en Francia para San Sebastián, evitando el fraude de encaminarlos a otros destinos como Portugal. Concluía afirmando que su función era similar a la que ejercía don Bernardo de Arocena y Falcorena, gran comerciante de San Sebastián, reputado como amante y respetuoso de los Fueros, y que, a la sazón, se encargaba de certificar los aquites de los cargamentos de café que la Compañía de la Mar de Francia remitía a San Sebastián⁴⁵⁰.

450 "...Estas ordenes a executado exactamente dicho Bousignac desempeñando su obligacion con satisfazion de los comerciantes de San Sevastian que han rrecivido los generos contenidos en los aquites, y que para su descargo han exivido a dicho Bousignac menos de alguno o algunos a quienes no ha parecido bien esta disposicion por que no pueden bolber los aquites zertificados como sin duda lo hazian anteriormente sin que los xeneros contenidos en ellos vengan y descarguen en esta ciudad y paguen como todos los demas sus regulares derechos.

Uno de estos repugnantes a esta disposicion nacional frances, dio queja de ella al señor alcalde don Joseph Miguel de Vildasola, a quien Bousignac ynformo de su causa y zircunstancias, y le rrespondio era bueno tener dos oydos, despues repitio la misma queja al señor comisario don Nicolas de Echeveste, por negarse Bousignac al descargo de un aquite de 25 fardos crecidos de xeneros de Yndias que con destino para San Sevastian se cargaron en el puerto de Lorient en la ria de Port Luis el día 16 de noviembre de 1736, en el barco San Pedro capitan Luis le (ILEGIBLE) el qual mui luego los descargo en tierra en Francia ocultamente y fue tan imprudente que hecha esta descarga a los 6 ó 8 dias paso con su barco a la Rochela de donde era; y recelando este fraude el Director de L'Orient, el día 20 de dicho mes dio noticia de ella al de Larochele con copia de los despachos concernientes a dichos xeneros, el qual sin perder ynstante alguno, embio sus guardas a bordo de dicho barco y preguntado donde tenia aquellos respondio haver los descargado en San Sevastian, cuia pregunta hizo a Bousignac el director de la Rochela, con copia de la carta que le escrivio el de Lorient, y de los despachos de los mencionados xeneros y respondio no haver llegado a San Sevastian tal barco ni tales xeneros ni que se le havia presentado el aquite ni lo havia zertificado, a que le bolbio a escrivir lo havian querido persuadir asi, pero que conocido el fraude embargo el barco, y que si a caso se le presentase el aquite mirase lo que hazia antes de descargarle.

La queja que dicho comerciante frances dio a los dichos señores alcalde y consul originada de no haver condecendido Bousignac que como no podia devia a su instancia fue diciendo que dicho Bousignac no podia tener semejante comision por ser contra la libertad del Pais, y aunque lo disimula // (fol. v.) y adorna con este colorido, es evidente, y a nadie se oculta que la intencion es otra; si obra de buena fee que le duele el que los xeneros que saca o le consignan de Francia con la precisa obligacion de conducir a (España) y descargar en esta ciudad, el que en ella haia persona sea quien se fuere y que zertifique o declare esta descarga, pues con esta corta dilixenzia que nada la cuesta, logra el veneficio de cancelar la obligacion con que en Francia le concedio la extraccion, y era apreciable en el tal frances el que la persona asi destinada fuese de su nacion, y de la satisfazion como es el dicho Bousignac de los ministros a quienes en Francia yncumbe este cuidado.

Su practica no es como por sus fines particulares a supuesto el tal comerciante frances contra la libertad del Pais, y lo seria sin duda si restrinjiese, estrechase, o limitase aquella, en lo, en la entrada franca de dichos xeneros y su comercio libre; y pues no lo haze es visto es mui conforme a dicha libertad, que asegura los derechos municipales del Pais, y que sobre el creze de ellos y utilizan los naturales en el alivio de comprar con mas conbeniennzia los xeneros comerciables, siempre que hagan con alguna abundancia, la que regularmente suele ser ocasion, para hacer aquella en las ventas, como al contrario la excazes, para no hezerse con semejante equidad.

En Francia por la buena yntelixenzia de ambas coronas se permite la saca de granos para España, y prohibe absolutamente para otros reinos y provincias con graves penas; y haviendo savido que algunas partidas que se cargavan con destino para San Sevastian, faltando a el se extrabiavan y pasavan a Portugal, y a otras partes, a tomado la misma precausion que en los otros xeneros, mandando que como estos se comercian los granos con la precisa obligacion de traer a San Sevastian los que se destinan para esta ciudad, y de llevar para su descargo el aquite zertificado por Bousignac quien considera esta providencia por mui util al pais, y a todos sus naturales, y por esta razon lo executta con mucha complasencia.

Bousignac no busco la comision que tiene, antes como va dicho fue solicitado para ella, ha sido, y es mui amante del Pais como tan favorecido de el de su libertad y esempciones, y admitio creiendo como cree que no era ofensibo a estas prerrogativas, y no lo hubiera echo a conçeibir lo contrario, no solicita a los comerciantes por los aquites ni especula sus comercios, antes al contrario le buscan ellos por sus descargos, y lo executta gustosamente sin ningun interes y asegurandose de la descarga que executtan; Don Bernardo // (fol. r.) de Arocena y Falcorena es mui conocido en el Pais y no se ygnora en el que su yntelixenzia y prendas sobre salen a las de otros muchos, y que esta bien ynstruido en

Bousignac recurrió a la Diputación, quien el día seis de noviembre de 1737 le autorizó para el ejercicio del cargo de cónsul francés. Pero el día trece el Consulado de San Sebastián emitió un auto prohibiendo a Bousignac el mencionado ejercicio. Además, dos días después elaboró un decreto prohibiendo la existencia de cónsules extranjeros en la ciudad y adjudicándose la tarea de certificar los aquites de las mercancías que desde Francia llegasen a San Sebastián. En caso de que no fuera aprobada esta propuesta por la Diputación, el decreto mandaba el inicio de acciones, tanto en la propia institución provincial como en la Corte⁴⁵¹. Ante el temor de que no se aceptara su propuesta, a fines del mes de noviembre, el Consulado de San Sebastián instaba a la Diputación a que no se admitiera el establecimiento del cónsul francés. Argumentaba que la tarea de certificar los aquites correspondía al propio Consulado, pues disponía de jurisdicción privativa en materia comercial. La Diputación, significativamente, procedió a solicitar informes a don Bernardo de Arocena y Falcorena, cónsul al servicio de la Compañía de la Mar de Francia, acerca de las tareas que desempeñaba y de la intervención del Consulado de San Sebastián en la certificación de los aquites o guías. Don Bernardo en su respuesta, tras restarle importancia a su cometido, por temor a que fuera desprovisto de su desempeño, informaba que el Consulado nunca había intervenido en la emisión de los mencionados certificados, limitándose únicamente a cobrar los derechos⁴⁵². Acto seguido, la Diputación emitió un decreto, autorizando a don Juan de Bousignac el ejercicio del cargo de agente consular al servicio de la Compañía de la Tierra de Francia, al tiempo que denegaba al Consulado de San Sebastián la facultad de dicho cometido, por carecer, a su juicio, de jurisdicción en la materia.

En suma, la Diputación procedió a dar uso a los agentes consulares al servicio de grandes compañías francesas con el propósito, no de administrar correctamente la emisión de los certificados de las guías o aquites de las mercancías francesas, tarea que bien podría ser efectuada por el Consulado de la ciudad, sino de menoscabar el poder jurisdiccional de dicha

las libertades y esempciones del Pais, cierto es que no se mesclaria en cosa que fuese en su ofenza y contravencion, este cavallero por comision de la Compañía de la Mar de Francia, de algunos años a esta parte zertifica los aquites del cafe, que sale de aquel reino y viene y descarga en San Sevastian, cuio exemplo sigue Bousignac en los que da acreditando su concepto de no ser contra la libertad, lo que practica sugeto de semexantes zircunstancias.” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78).

451 “...Que se notifique auto a Busignac para que no use de su comision. Que los dos consules alternando por meses atiendan al reconocimiento de los aquites de Francia con asistencia de escrivano. Que se escriba luego a la Diputacion haciendole presentes los motivos para esta determinacion. Que se escriba tambien a los Directores de la Compañía Francesa y en caso de que la Diputacion no lleve a vien esta determinazion se pida auxilio a la ciudad para hacer instancia a la Diputacion para que se comboque junta particular de la Provincia y en caso de que sea necesario se embien a la corte dos personas que a costa de la Casa defiendan su echo.” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78).

452 “He recevido con mi devido aprecio en la carta de VS de 29 de el pasado la orden de poner en su noticia con la posible brevedad el encargo que he tenido de rexistrar y certificar los jeneros que se descargan aqui benidos de Francia; y de si el Consulado de esta ciudad ha tenido y tiene alguna parte en estos reconocimientos y obedeciendo como devo dire a VS: que en dos ocasiones por encargo de amigos a quienes no pude excusarme, he certificado el tavaco y cafee, que ha benido a esta ciudad de el reino de Francia pero no otros generos algunos en que jamas me han puesto reparo, ni el Consulado ni otro alguno, reconociendo precisa mi certificacion por que lo previene la guia que traen y alguna vez que ha certificado otro les ha buuelto la guia, para que baia certificada por mi, y en estas certificaciones no se que aia tenido interbencion ni conocimiento el Consulado, pero sí para el recobro de sus derechos por medio de la persona que tiene diputada...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78).

institución. Efectivamente, anteriormente se aludía al proceso de concentración comercial emprendida por San Sebastián a lo largo de la época moderna, cometido en el que la erección del Consulado significó un gran salto cualitativo. De todas maneras, la institución provincial también emprendió a lo largo de este período su propio proceso de concentración de poder jurisdiccional, incluido en materia naval. Como más adelante se estudiará, este doble proceso desembocó en el enfrentamiento entre ambas instituciones, por una parte el Consulado, que trataba de ampliar su jurisdicción a toda la costa guipuzcoana a favor de los intereses comerciales donostiarras, y por otra la Provincia, que pretendía salvaguardar los Fueros y libertades particulares de Gipuzkoa y ampliar su poder político. Por tanto, la disputa entre ambas instituciones, en torno a los cónsules extranjeros, constituyó otro capítulo más del mencionado enfrentamiento jurisdiccional.

Además, la Diputación tan sólo había aceptado el establecimiento en San Sebastián de agentes pertenecientes a determinadas compañías de comercio, no el de un cónsul francés, representante de los intereses mercantiles de la Corona francesa. Efectivamente, tampoco en años posteriores se continuó admitiendo la presencia legal de un cónsul francés. Los gobernantes franceses se vieron obligados a recurrir a prácticas más o menos fraudulentas, encomendando, de manera encubierta, las tareas propias de los cónsules a algún comerciante francés residentes en San Sebastián⁴⁵³. Este era el verdadero e inconfesable origen del enfrentamiento del Consulado de San Sebastián en contra de las acciones de Bousignac, quien de manera encubierta realizaba las funciones propias de un cónsul francés, manteniendo correspondencia con el conde de Maurepas, Secretario del Interior y de Marina de Francia. Es más, en una comunicación remitida en 1744 advertía al conde del gran desarrollo del comercio fraudulento francés en San Sebastián, por lo que estimaba necesario el establecimiento de manera oficial de un cónsul francés, cuyo ejercicio solicitaba. Afirmaba que la manera de superar la oposición de la Provincia a la presencia del cónsul francés consistía en obtener su autorización por parte del rey de España y consideraba incluso que contaría con el favor de la Provincia, de su Secretario e incluso de algunos “principales”, a juzgar del apoyo que le habían concedido para que continuara ejerciendo sus cometidos al servicio de la Compañía de Tierra⁴⁵⁴.

453 Así consta en la correspondencia que mantenían con las autoridades de la Corona francesa. Concretamente, en 1703 el encargado de ejercer de manera extraoficial las funciones de cónsul en San Sebastián remitía a la corte parisina noticias acerca del tráfico comercial y de las actividades de los corsarios de la ciudad (A.M.R.E., Correspondance Consulaire, vol. 1, 1703-1820).

454 “...Il-y-a 27 annees, Monseigneur, que y’habitte cette ville en qualité de négociant française. Il-y-en á aussi dix annees que je suis préposé par M. Les Fermiers Generaux pour veiller a la conservation des droits de ls ferme pour (ILEGIBLE) regarde les marchandises qui ne payent poit de Droits a la sortie du royaume de France pour les pays etrangeres et qui y jouissent du droit de tranzit. Il e commetoi- (ILEGIBLE) bien des abuz dans le port avant que M. Les Fermiers necessent jetté leur vue sur moy pour les éviter. J’ay m- (ILEGIBLE) // (fol.22 v.) essayé bien des contretems (SIC) avec les fraudeurs et epousé bien des querelles avec le Consulat de cette ville pour pouvoir y remedier comme les memes Fermiers Generaux en pourront en dire témoignage a V.E.; mais je suis en fin parvenu après de années avec la protéction des Etats de cette Province, que je me suis toujours ménagé, a faire quitter prise a tous les frudeurs que je n’ay pas fort menager, de façon que je me trouve aujourd’hui paisible; et sans dire troublé dans mes fonctions.

Je dois encore représenter a V.E. que le port de Saint Sebastien est devenu depuis 12 a 14 années très considerable par le commerce que les français y font sur tout depuis l’établissement de la Compagnie de Caracas : il ni a ni consul, ni député de commerce de France, et il n’est presque pas de jour qu’il ne s’eleve des contéstes soit entre les capitaines, ou soit entre les capitaines et les negocians, au soit encore entre les negocians mêmes. La justice

De esta correspondencia se desprende que las autoridades de Gipuzkoa estaban al corriente de las funciones que de manera encubierta ejercía Bousignac. Es decir, consentían su ejercicio, siempre que sus acciones no perjudicaran los intereses comerciales de los comerciantes guipuzcoanos. De esa manera, contando con un cónsul no oficial, los comerciantes y autoridades de Gipuzkoa se podían beneficiar de las ventajas que les podía reportar en determinadas circunstancias la presencia de un cónsul francés, al tiempo que podían prescindir de su acción cuando aquéllas variasen o siempre que su presencia supusiese un perjuicio para sus intereses. Por ejemplo, en 1746, en plena Guerra de la Pragmática Sanción, ante los apresamientos que los corsarios labortanos cometían contra los barcos holandeses o de otro país enemigo que acudían a Gipuzkoa con víveres, el alcalde de San Sebastián solicitó a Bousignac, como si se tratase de un verdadero cónsul investido de la representación de su rey, que iniciara gestiones en la corte francesa a fin de que remitieran los ataques. Bousignac no dudó un momento y remitió al Secretario de Marina de Francia la solicitud del alcalde de San Sebastián⁴⁵⁵. Constituye este documento un caso más del comportamiento ambivalente observado entre los protagonistas de la economía marítima de Gipuzkoa. El alcalde de San Sebastián, como se ha comprobado, la principal responsable de la paralización de los Tratados de Conversa con Lapurdi, solicitaba al rey de Francia, en

ordinaire du Pays prend connoissance de tous ces differens, il en cours des sommes aux français et bien souvent il s'écoule des années sans servir jugés dans leurs querelles. Il-y-à tans d'autres ports en Espagne qui n'aprochent pas de la consequence de celuy cy, ou il-y-a des consuls français qui epousent les interets de leur nation, et ou les diferens sont terminés dans 24 heures. Si V.E. avoit sa bonté d'avoir egard // (fol. 23 r.) au commerce de France dans cette ville, et quelle lui acordat un consul de sanation, il n'est point de negociant français qui ne fut obligé de dresser ses voeux pour la conservation des jours de V.E. il est vrai que par d'anciens privileges que cette Province à, il ne peut y avoir de consul français; mais je pense qu'ils en souscriroient un avec moins de peine, qui seroit au fait de leurs maurs et coutumes, qui entendroit leur langue et qu'ils connotroient de longue main. Il faudroit un ordre exprez de la Court de Madrid pour les Etats de cette Province pour le fair admettre, et comme je me suis toujours menagé la protection du secretaire, et de plusieurs des principaux du Pays je croirés obtenir des Etats l'admission d'un consul si V.E. me jugeoit digne de cet employ..." (A.M.R.E., Correspondance Consulaire, vol. 1, 1703-1820).

455 "Traduction de la lettre écrite le 10 novembre 1746 par don Jean Ignace Ives de Zavala undes alcaldes maire de Saint Sebastien, au Deputé de la nation Francoise residant au dire lieu Monsieur don Jean Bousignac.

Monsieur, la reclamation qui ma été faite par divers habitans de cette ville sur la rareté des vivres, principalement des morües et sardines; m'oblige comme maire et juge ordinaire al apressant obligation de chercher les moyens de les pourvoir; et ayant à cét effet eu recours a divers commerceans de cette dite ville pour les porter a en faire venir de quelque pays que e soit par des navires d'amis en consequence des privileges royaux accordez a cette Province, vû la necessité et la dizéte des vivres que elle sofre le plus souvent; pour qu'y et en consequence des memes representations que fit la Province de Labour l'année 1653 au Roy Tres Chrétien qui luy accorda sa royalle aprobation sur la concorde faite entre la dire Province et celle-cy, pour qu'au cas de guerre entre les deux monarchies, comme on l'éprouvit allers, ces deux provinces peussent se pouvoir sans que les corsaires ny les justices deussent molester ceux qui leur transportoient des vivres. Cet accord fut rennouellé l'année 1675; mais sur ces principes // (fol. 54 r.) je n'ay peu malgré mes sollicitations y ces oudre aucuns de nos commerceans qui s'escusent à ce fait disant, que sur l'exemple survenu qu'un corsaire de Bayonne auvoit prise cette année un navire hollandaise que portoit des morües, le quel a été adjudgé de bonne prise...

J'ay recourse a vous comme a celuy qui été chargé des affaires de France pour vous prier de représenter a Sa Majesté Tres Chrétien les graves inconvenances qui resultent a ce Paÿs de garnison dans un temp de guerre ou Sa Majesté interesse autant, et dans celuy ou il devoit le plus pourveu de vivres que jamais pour sa defence; La suppliant qu'elle se daigne de faire expedieu ses royales ordres dans les ports de ses domaines a ffin que les battiments sus les quels // (fol. 54 v.) Il sera chargé du comméstible pour être transporté directement dans ce port et celuy du Passage ne soient pas molestés ny retenus ce que j'espere de la pieté de Sa Majesté tres Chrétien avec la breveté que le requiert le cas present..." (A.M.R.E., Correspondance Consulaire, vol. 1, 1703-1820).

nombre de la antigua existencia de los citados Tratados, que remitiesen los ataques a barcos enemigos cargados, además de otros productos, de bacalao, aún sabiendo que su pesca era una de la principales actividades de los labortanos, gravemente afectada por los ataques cometidos por quienes acudían a la ciudad a venderlo. Es más, Bousignac, el cónsul francés de facto, no dudó en elevar la solicitud al Secretario de Marina de Francia.

Pero nunca se le reconoció de derecho su calidad de cónsul de Francia. Quizás para evitar que los conflictos que le enfrentaban con la Provincia desembocasen en la aceptación de la presencia de un cónsul francés, el Consulado de San Sebastián no cejó en su empeño contrario y emprendió gestiones en la Corte hasta la obtención de un real decreto en 1765 que limitaba las facultades de los cónsules extranjeros a los de meros agentes, desprovistos de cualquier capacidad jurisdiccional sobre sus compatriotas. En adelante no hubo más cónsules franceses de derecho en San Sebastián hasta que en 1789 aconteció otro intento de establecimiento de cónsul francés en San Sebastián. En esta ocasión, fue don Juan Pedro Blanqué el seleccionado por el rey de Francia para que ejerciera en la ciudad el oficio de cónsul con el pomposo título de Diputado de la Nación Francesa. No debió prosperar el intento, pues el Consulado de San Sebastián se opuso radicalmente a su establecimiento, arrogándose su capacidad exclusiva para certificar los aquites de acuerdo con el capítulo sexto del título 27 de sus ordenanzas y blandiendo el real decreto de 1765 que limitaba las funciones de los agentes consulares extranjeros⁴⁵⁶.

6.2.4.1.2. Acciones en contra de la presencia de colonias de comerciantes extranjeros

Estas acciones tuvieron lugar en dos momentos históricos muy concretos, en coincidencia con los conflictos acaecidos en torno a los cónsules extranjeros, como anteriormente se indicaba. Por una parte, sobre todo en las dos décadas iniciales del siglo XVII se desarrolló una dura ofensiva en contra de la presencia de la colonia de comerciantes portugueses en Gipuzkoa. Por otra, durante las dos últimas décadas del siglo XVII, con alguna derivación al siguiente siglo, volvieron a reproducirse estas acciones, en esta ocasión en contra de las restantes colonias de comerciantes extranjeros. Hay que señalar que la historiografía se ha centrado, únicamente, en el estudio del primero de los casos, el del intento de expulsión de la colonia portuguesa de principios del siglo XVII. Esta limitación, unida al hecho de que muchos de los portugueses implicados eran judeo-conversos, contribuye a que, a la hora de averiguar las causas de este acontecimiento, muchos de los autores que se han acercado a su estudio incidan en las de índole ideológico-religiosa, como la hidalguía universal de la provincia, el catolicismo combativo de sus habitantes, etc.⁴⁵⁷. Sin desmerecer, de ninguna manera, la influencia de las mentalidades de la época en torno a la limpieza de sangre, la hidalguía o el catolicismo, una de las principales causas de este conflicto, fue el enfrentamiento entre los pequeños comerciantes donostiarros, dedicados al comercio al por menor y los poderosos comerciantes extranjeros que, también trataban de acaparar este sector

456 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/107.

457 Véase al respecto: ANGULO MORALES, A.: “La resistencia a un poder desconocido...”, op. cit.; MORA AFÁN, J.C. - ZAPIRAIN KARRIKA, D.: “Exclusión social en los siglos XVI y XVII...”, op. cit.

del mercado⁴⁵⁸, o cuando menos la utilización de este descontento de los pequeños por los grandes comerciantes de San Sebastián en su lucha por acaparar la mayor cuota posible del tráfico internacional que discurría por San Sebastián.

Desde las décadas finales del siglo XVI aconteció la fulgurante expansión de los comerciantes portugueses por toda la fachada atlántica europea e, incluso, en América. De todas maneras, hay que advertir que los portugueses no fueron la única nacionalidad en emprender semejante expansión; otros, como los flamencos, ingleses, franceses, italianos, y, por supuesto, los vascos, también, actuaron de forma semejante. Este fenómeno no era más que la consecuencia lógica de la práctica comercial habitual en la época. Efectivamente, tal como se ahondará más adelante, las compañías mercantiles dedicadas al tráfico internacional, procedían a colocar factores, encomenderos o representantes en los principales puertos y plazas comerciales, de manera que llegaban a constituir verdaderas redes que controlaban los intercambios. De todas maneras, es también cierto que el portugués constituye un caso, realmente, excepcional. Desde la anexión del reino de Portugal a la monarquía hispana y de forma paralela al proceso de expansión de los comerciantes lusos, se produjo una paulatina penetración de portugueses en la administración de la Corona, sobre todo, en los puestos estrechamente vinculados con el comercio, como eran la administración de la Hacienda y de las aduanas. Este proceso culminó a partir de principios del siglo XVII, cuando pasaron a la financiación de los recursos que la Corona precisaba. Aunque durante las dos décadas iniciales de este siglo, las finanzas estuvieron dominadas por los genoveses, el predominio financiero converso-portugués, indiscutible desde la década de los 20, se basó en su progresivo encumbramiento desarrollado desde principios de siglo, tanto en la administración como en las finanzas de la monarquía⁴⁵⁹.

Estos acontecimientos se deben tener muy presentes para comprender la orden de expulsión de los comerciantes portugueses, decretada por las autoridades de la Provincia en 1605. En las Juntas Generales, celebradas ese año en San Sebastián, a solicitud de los representantes de los tenderos o pequeños comerciantes y autoridades de dicha localidad, una comisión, designada al efecto, propuso la expulsión de los comerciantes portugueses de Gipuzkoa, que, mientras tanto, se les prohibiese el ejercicio del comercio al por menor y que, únicamente, se aceptase su alojamiento en posadas⁴⁶⁰. Sorprendentemente, la Junta decretó que se llevara a

458 Tal como también señala Angulo en: ANGULO MORALES, A.: "La resistencia a un poder desconocido...", op. cit.

459 Véanse al respecto: BOYAJIAN, J.C.: *Portuguese bankers at the court of Spain, 1626-1650*. Rutgers U.P., 1983; BROENS, N.: *Monarquía y capital mercantil...*, op. cit.; CARO BAROJA, J.: *Los judíos en la España Moderna y Contemporánea*. 3 vols., Madrid, 1961-1962; COLLADO VILLALTA, P.: "El embargo de bienes de los portugueses en la Flota de Tierra Firme de 1641", *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI (1979), pp. 178-179; DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *La clase social de los conversos en Castilla en la Edad Moderna*. Granada, 1991; LAVALLÉ, B.: "Les étrangers dans les régions de Tucumán et Potosi (1607-1610)", *Bulletin Hispanique*, LXXVI (1974), pp. 125-141.

460 "En el negocio de los Portugueses para ocurrir a los danos e inconbenientes que de su asistencia en esta provincia y de sus tratos y excesos se an representado que se siguen parece a los nombrados por Vuestra Señoria que por lo que por agora se puede azer es que se les proiba el tener cassas y tiendas en arrendamiento para morar ni contratar por si ni terceras personas y el vender sus mercaderias por menudo y se les mande que se hayan de hospedar en posadas y que salgan de las cassas donde avitan por arrendamiento y que las mercaderias que tuvieren las vendan e contrataren por guesso...lo qual se entiende asta que se consiga lo que se pretende de echarlos del todo // (fol. 31 v.) desta

cabo el contenido de la propuesta y ordenaba a su Agente en Corte que emprendiera las gestiones pertinentes. Las razones esgrimidas por San Sebastián en un memorial presentado en las Juntas a favor de la adopción de este decreto de expulsión son realmente ilustrativas acerca de cuales eran los verdaderos motivos que promovieron esta medida. Llama la atención el hecho de que a pesar de ser los pequeños comerciantes y tenderos de San Sebastián los principales promotores de la expulsión, la mayoría de las ocho principales razones recogidas en ese memorial aludan al gran comercio internacional. En suma, el que las quejas en torno a la intromisión de los comerciantes portugueses en el comercio al por menor constituyera una más -y no la principal- entre un conjunto de ocho razones, todas las demás relativas al gran comercio internacional al por mayor, contrasta con el hecho de que fueran los pequeños comerciantes y tenderos los principales impulsores de estas acciones, al tiempo que los grandes comerciantes donostiarros brillaban por su ausencia en este negocio. Ello revalida la hipótesis de la utilización del descontento de los pequeños comerciantes por los grandes comerciantes para oponerse a los portugueses.

En este punto cabe preguntarse por las causas que movieron a la Provincia, además de las expuestas arriba, a promover este decreto de expulsión, precisamente en 1605. Tal como las propias autoridades y los implicados en la disputa admitían, la presencia de los comerciantes portugueses y su intervención en el comercio al por menor no era novedosa. Tampoco debía serlo el malestar de los pequeños comerciantes de San Sebastián. De todo lo acontecido en 1605, lo realmente novedoso era la atención prestada a las quejas de los tenderos y pequeños comerciantes por las autoridades de la Provincia y por los grandes comerciantes de San Sebastián, cuyos intereses primaban en el gobierno de este municipio. Hecho realmente sorprendente si se tiene en cuenta que la concurrencia de comerciantes extranjeros reportaba sobre todo consecuencias positivas, tanto a las autoridades de la Provincia como a los grandes comerciantes locales.

Las razones contenidas en el citado memorial presentado por el concejo de San Sebastián ante las Juntas Generales de 1605 aportan interesantes noticias al respecto. Este memorial, además de su dedicación al comercio al por menor, aglutinaba otras siete acusaciones principales en contra de los comerciantes portugueses. Les acusaban de: 1) AVECINDARSE en contra del contenido de los Fueros sin acreditar su hidalguía. 2) Dedicarse al contrabando con Francia e Inglaterra. 3) Elevar el precio del trigo que importaban por vía marítima. 4) Extraer metales preciosos valiéndose del asiento firmado con la Corona para proveer la Escuadra de Vizcaya. 5) Poseer bancos en el extranjero donde cambiaban doblones españoles con un 30% de ganancia. 6) Dedicarse en San Sebastián al cambio de monedas de plata por las de vellón, aplicando una ganancia o premio del 10-12% y extrayendo las de plata al extranjero. 7) Dedicarse de manera ilegal a la extracción de moneda de plata y a la introducción de mercancías prohibidas. Son todas ellas razones relacionadas con el comercio internacional, salvo la primera; pero incluso ésta venía acompañada de una coletilla que hace pensar que no era precisamente la defensa de la hidalguía universal lo que más preocupaba en este caso a las autoridades de San Sebastián. Efectivamente, en la mencionada coletilla se señalaba que el principal perjuicio derivado del avecindamiento de portugueses en San Sebastián consistía en

provincia...” (A.G.G.-G.A.O., R.14).

que procedían “...acoyendo y alojando a los demas portugueses que ban y bienen a esta dicha villa y demas partes donde ay y tienen las dichas casas y esto para que con mas secreto ello puedanazer sus negocios y lo demas que a ellos les paresciere...”⁴⁶¹.

En suma, de lo expuesto se deduce que eran la fulgurante expansión geográfica y el progresivo acaparamiento de distintas tareas de intermediación comercial y de dirección de distintas funciones administrativo-económicas de la Corona protagonizadas por las redes comerciales establecidas por los portugueses lo que más preocupaba a los grandes comerciantes y autoridades municipales de San Sebastián. Grandes comerciantes donostiarras plenamente dedicados a atraer hacia su villa la mayor cuota posible del tráfico internacional entre la Península y Europa y de acaparar en beneficio de sus redes de intercambio lo máximo posible de las tareas de intermediación que el funcionamiento del citado tráfico comercial precisaba. Efectivamente, se constata que en este preciso momento se estaba desarrollando una verdadera guerra entre ambos conjuntos de redes, recurriendo cada uno a la utilización de todo tipo de medidas económico-políticas a su alcance. Por supuesto, el gran valedor de los intereses de los grandes comerciantes guipuzcoanos era la propia institución provincial, elemento esencial para la articulación del sistema económico imperante en la época, tal como en el último capítulo de esta investigación se especificará.

Pero las redes comerciales y de influencias políticas establecidas por los comerciantes portugueses alcanzaban también las altas esferas del gobierno político-económico de la Monarquía y no dudaron en hacer uso de las ventajas económicas que ello les reportaba en forma de asientos y estancos. Muchos de estos asientos y estancos obtenidos por los comerciantes portugueses resultaban muy perjudiciales para algunos de los más importantes fundamentos del sistema económico guipuzcoano, base de las actividades y del éxito de las redes comerciales dispuestas por sus comerciantes. De la documentación generada en torno al decreto de expulsión, surge la impresión de que esta medida constituyó una maniobra política de presión, adoptada por las autoridades de San Sebastián y de la Provincia, frente a determinadas acciones emprendidas por los portugueses que habían firmado asientos para la administración de determinadas ramas de la hacienda de la Corona. Acciones, algunas de ellas, emprendidas de manera premeditada en perjuicio de los comerciantes y, en general, de la economía guipuzcoana. Así, las Juntas Generales de 1605, congregadas en San Sebastián, nada más emitir el polémico decreto de expulsión, procedieron a comisionar a Juan de Zabala, procurador juntero de Bergara, la misión de emprender las gestiones oportunas para impedir la aplicación de un nuevo derecho que los portugueses pretendían imponer a las mercancías guipuzcoanas que se exportaban a Sevilla⁴⁶². El intento de aplicación de nuevos derechos sobre las mercancías guipuzcoanas que llegaban a Sevilla puede que constituyera una de estas acciones que de manera predeterminada buscaban perjudicar a las redes comerciales guipuzcoanas. Meses más tarde, ante la firma entre los portugueses y el rey de un asiento para el comercio en exclusiva de la pimienta, las Juntas Particulares reunidas el día uno de septiembre de 1605 en Bidania decidían iniciar gestiones a fin de que el mencionado

461 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/16.

462 “...para el rremedio del nuevo derecho que los portugueses quieren anadir a las mercaderias de los naturales d’esta provincia en Sevilla...” (A.G.G.-G.A.O., R.14).

estanco no afectase a Gipuzkoa⁴⁶³.

En suma, lo que se escondía tras el decreto de expulsión de 1605 era una soterrada lucha entre los comerciantes guipuzcoanos y los portugueses por asumir el mayor volumen posible de las labores de intermediación mercantil, por aumentar al máximo posible su participación en las redes comerciales que a través de Gipuzkoa comunicaban los mercados de los países manufactureros del norte europeo -principalmente Holanda- y los mercados peninsulares -especialmente Sevilla y Cádiz-, receptores de los caudales americanos. No es que mediante la expulsión los grandes comerciantes y las autoridades provinciales y municipales guipuzcoanas trataran de suplantar de manera absoluta a los comerciantes portugueses con el propósito de apropiarse de todos los tratos mercantiles y de intermediación desarrollados en Gipuzkoa. Tan sólo trataban que determinadas acciones aplicadas por los asentistas y administradores portugueses al servicio de la Monarquía no perjudicasen a los intereses de los comerciantes guipuzcoanos ni a sus redes mercantiles en su afán por monopolizar o, cuando menos, acaparar el tráfico comercial internacional que transcurría por vía de Gipuzkoa⁴⁶⁴. Sabedores que los comerciantes portugueses asentados en San Sebastián y en otros territorios de la Corona mantenían estrechas relaciones y vínculos con los implicados en la administración estatal y con los asentistas al servicio de la Corona, las autoridades y los grandes comerciantes de Gipuzkoa, a fin de evitar que dichos asientos y los aumentos de los impuestos promovidos por los administradores portugueses, afectaran a los intereses comerciales de la provincia, procedieron a adoptar medidas de fuerza en contra de los primeros. A tal fin se valieron, eventualmente, de las reclamaciones y quejas de los tenderos y pequeños comerciantes de San Sebastián a modo de arma arrojadiza. Con todo, su principal objetivo no era la salvaguarda de los intereses de estos pequeños comerciantes, sino la de los suyos propios, que eran seriamente afectados, tanto por los impuestos, que los portugueses pretendían imponer en Sevilla, como por asientos como el firmado con la Corona para la importación en exclusiva de la pimienta.

Los hechos acaecidos posteriormente en torno a la concurrencia de los comerciantes extranjeros, portugueses o no, corroboran las hipótesis planteadas. Tras la promulgación del decreto de expulsión de 1605 que les prohibía comerciar al por menor y que les concedía un plazo de seis días para abandonar sus moradas y alojarse en posadas, Sebastián Luis de Guarda y Manuel Gómez de Acosta, en representación de los mercaderes portugueses residentes en San Sebastián, demandaron a la Provincia ante el tribunal del Corregimiento tras recibir la notificación del decreto⁴⁶⁵. Alegaban que, además de ser buenos cristianos y

463 A.G.G.-G.A.O., R.14. Véase al respecto: TRUCHUELO, S.: *Gipuzkoa y el poder real...*, op. cit., pp. 180-183.

464 Angulo ya advierte que, "...La picaresca de estos portugueses provocaba una enorme inseguridad entre los comerciantes que estaban abocados a negociar con ellos, sobre todo desde que su posición de privilegio en Guipúzcoa les convertía en los principales monopolizadores de los tratos mercantiles con otras plazas europeas..." (ANGULO MORALES, A.: "Exclusión, racismo y xenofobia...", op. cit., p. 199).

465 "...a los mercaderes protuguezes que biven en esta dicha villa que no puedan tener ni tengan cassas y tiendas en arrendamiento para morar ni contratar por si ni por terçeras personas ni puedan vender ni vendan sus mercaderias por menudo y saliendo de las dichas cassas y tiendas que hansi tienen por arrendamiento dentro de seis días primeros siguientes se ayan de ospedar y pasar a mezones publicos y ordinarios y las mercaderias que tuvieren las vendan y contraten por grueço..." (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 908).

vasallos del mismo rey, llevaban años residiendo y comerciando al por menor sin ningún problema en San Sebastián, por lo que demandaban la revocación del decreto. Es decir, los propios afectados por el decreto en sus alegaciones insistían en sus aspectos de menor trascendencia, en los relativos al comercio al por menor, lo que induce a pensar que tampoco deseaban que el conflicto se extendiera al campo del comercio internacional, lo cual hubiera redundado en perjuicio de todos. Hay que tener en cuenta que a pesar del decreto de 1605, los comerciantes portugueses podían continuar operando, de hecho, en San Sebastián, siempre que no procediesen a avecindarse en la villa ni residiesen en vivienda propia. El representante de la Provincia, por su parte, reclamaba que el Corregidor se inhibiera del conocimiento del caso, en atención a que emitió su opinión en las Juntas Generales, que mandó el polémico decreto, y a que los Fueros conferían a la Provincia plena jurisdicción en la materia. El Corregidor sentenció a favor de los comerciantes portugueses, autorizándoles a comerciar al por menor. La Provincia apeló a la Chancillería, pero este tribunal, mediante Real Provisión de 29 de julio del mismo año, corroboró la sentencia del Corregidor⁴⁶⁶.

Los posteriores acontecimientos corroboran esta hipótesis de la existencia de un soterrado enfrentamiento por acaparar y a poder ser monopolizar la intermediación de los intercambios comerciales internacionales entre las redes mercantiles portuguesas y aquellas en las que intervenían los grandes comerciantes guipuzcoanos. Estos últimos, además, recurrieron a la manipulación y utilización de los intereses y demandas de los pequeños comerciantes. En primer lugar, ni las autoridades municipales, ni las provinciales mostraban un especial empeño por apoyar las demandas de los tenderos y pequeños comerciantes. Al contrario, mediatizados por los grandes comerciantes, sus decretos y órdenes amparaban, sobre todo, sus intereses, en perjuicio incluso de los pequeños comerciantes. Son muy elocuentes, al respecto, los acontecimientos acaecidos en Hondarribia en torno a la venta de la sardina arencada o curada de Galicia. A principios de 1612 Miguel Sanz de Zapiain, comerciante de Hondarribia, habiendo aportado a la villa una zabra, propiedad de Gabriel de Abadia, cargada de sardinas arencadas de Galicia, comprobó que los pequeños comerciantes o tenderos-taberneros de la villa estaban revendiendo sardina, adquirida en San Sebastián. Acudió, en consecuencia, a las autoridades municipales de Hondarribia, solicitando la prohibición de la reventa al por menor de sardina hasta que se hubiese completado la venta de la que él había aportado⁴⁶⁷. El regimiento de la villa emitió un decreto ordenando lo solicitado por Zapiain. Argumentaba que los pequeños revendedores perjudicaban a los comerciantes de la villa, cuya actividad mercantil era vital para sustentar a su marinería y a sus propietarios de

466 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 908. Significativamente, la antes mencionada Junta Particular celebrada el día uno de septiembre de 1605 en Bidania acordó solicitar al Corregidor que no ejecutara el contenido de sus autos emitidos en el pleito que enfrentó a los comerciantes portugueses con la Provincia hasta que se dilucidara la cuestión del asiento del estanco de la pimienta (A.G.G.-G.A.O., R.14).

467 "...yo bine de Galicia en una çabra de Gabriel de Abadia cargado de sardina para el abastecimiento de los vezinos de ella y gente de guerra que en ella reçide y al presente tengo en la lonja de esta villa alguna cantidad para bender, y agora a mi notiçia a benido que algunos vecinos de esta villa traen alguna cantidad para la rebender de la villa de San Sebastian lo qual es en gran dano y perjuicio de los vecinos que en ella tratan, a VM pido y suplico mande a los tales vecinos que no entren en esta dicha villa la tal sardina ni lo bendan asta tanto que la que yo tengo sea bendida..." (A.M.F., E, 7, I, 6, 32).

embarcaciones⁴⁶⁸.

Entonces, Tomás de Mendiguren, en nombre de su esposa Isabela de Bequea, y Mariana de Lizardi, taberneras de Hondarribia, demandaron ante la justicia ordinaria de la villa la revocación de este decreto, solicitando el reconocimiento de la libertad de venta de sardinas de Galicia. El regimiento alegaba ante el alcalde que el objetivo del decreto era el bien público, “...*teniendo consideracion a la conserbacion de la nabegaçion y trato de los naturales de esta dicha villa...*”. Miguel Sanz de Zapiain, llamado a declarar, añadía que el decreto era necesario, no sólo para mantener el comercio y navegación de la villa, sino, incluso, para asegurar su abastecimiento alimenticio. Pero de sus afirmaciones se constata que no estaba en juego únicamente el abastecimiento de sardinas de la población de Hondarribia, sino el comercio de compraventa de sardinas y vino, pues los tenderos y taberneros, que procedían a cambiar sardinas por vino a los arrieros, suponían una competencia no deseada para los comerciantes dedicados al comercio al por mayor. Efectivamente, con su acción, no sólo disminuía la demanda de sardinas de los arrieros, suplida por los revendedores, sino que se mermaba, también, la demanda de vino de los habitantes, abastecida con el vino “malo”, aportado por los arrieros, a cambio de sardinas. Hay que tener en cuenta que el vino era otro importante y habitual producto, aportado por los comerciantes al por mayor, tanto desde Galicia o Andalucía junto con las sardinas curadas, como desde Francia⁴⁶⁹. El alcalde sentenció, efectivamente, a favor de los comerciantes al por mayor de la villa⁴⁷⁰.

Años después, las Juntas Generales de 1668, celebradas en Mutriku, decretaron que los comerciantes extranjeros pudiesen comerciar libremente en Gipuzkoa, tanto al por mayor como al por menor, y que se les apoyaría judicialmente contra quienes pretendieran impedirselo⁴⁷¹. Es decir, las autoridades de la Provincia, conscientes de que se debían a los

468 A.M.F., E, 7, I, 6, 32.

469 “...la conserbacion del trato de esta dicha villa entre los naturales combiene la aya respecto que por quenta de ellos nabegan con sus haçiendas y bajeles por la mar a traer bastimentos a ella y ningunos estranjeros traen a la dicha villa ningunos por ser el puerto de ella tan malo y la tierra tan hesteril. Lo otro con el trato de los naturales que nabegan se entretienen y sustentan los vecinos de la dicha villa sus baxeles y los sueldos de los marineros y a menos que no se conserben perceria totalmente el poco trato que los dichos naturales traen a esta dicha villa. Lo otro los prebelegios // (fol. r.) y esençiones que la dicha villa tiene de los reyes de españa estan conçedidos solo por la dicha conserbacion a que tambien se debe considerar en este casso. Lo otro teniendo yo y otros vecinos de esta villa sardina arencada conprada en el reyno de Galiçia y traida con mucho riesgo para la probision de esta dicha villa como es notorio a de tener primer lugar de benderse primero que la que traen las partes contrarias para rebender quienes no deben goçar de este prebilegio. Lo otro las partes contrarias tienen casa de posada y taberna de bino de Nabarra a donde acuden los arrieros y si se diese lugar a lo que las partes contrarias pretenden de rebender su sardina seria en dano notable de los vecinos de la dicha villa porque en pago de ella reçiben bino de Nabarra y por haçer las dichas rebentas reçibirian tan malos binos y de tan bajo preçio que en la benta de ellos sacarian mucha cantidad de dinero de los dichos vecinos, y cesan los dichos fraudes en que los arrieros conpren la sardina de los vecinos de la dicha villa y no de las rebendedoras...” (A.M.F., E, 7, I, 6, 32).

470 “...con que agora ni en ningun tiempo ellas ni otros vezinos de esta villa no sean osados sin liçençia de la justiçia y rregimiento de ella traer sardina arencada ni fresca para rebender aviendo en ella sardina arencada de los vezinos de esta dicha villa trayda por su rriesgo y ventura dende Galiçia so pena de diez mill marabedis a cada uno por cada vez que lo contrario hizieren porque así combiene a la obserbançia (sic) de los naturales de esta villa y sus tratos y vien unibersal de ella...” (A.M.F., E, 7, I, 6, 32).

471 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/45.

intereses de los grandes comerciantes y de que, además, convenía al abastecimiento alimenticio de la provincia y al abaratamiento de los precios de los productos de primera necesidad, apoyaron, en perjuicio de los intereses de los pequeños comerciantes, tenderos, taberneros y revendedores, las pretensiones de los comerciantes extranjeros. De todas maneras, como más adelante se comprobará, esta política condujo, hacia fines del siglo XVII, al enfrentamiento con los intereses de muchos grandes comerciantes, afincados en San Sebastián, que no se dedicaban al comercio al por menor.

En segundo lugar, a pesar de constar que los comerciantes portugueses continuaban participando en el comercio al por menor, las autoridades provinciales no adoptaron ninguna medida que de manera definitiva acabara con su presencia en la provincia. Inhibición, que adquiere mayor significación si se considera que una de las principales ramas del comercio afectado por las actividades de los comerciantes portugueses era el de la linaza, base de la industria textil guipuzcoana. Efectivamente, la producción de lino y posterior elaboración de tejidos, constituía una de las principales actividades complementarias que posibilitaban el sustento de los sectores poco favorecidos de la sociedad guipuzcoana, quienes obtenían valiosos ingresos de la venta de sus producciones textiles a los comerciantes, que, incluso, las exportaban a Castilla y Aragón. Esta actividad debía ser de cierta relevancia, pues hasta principios del siglo XVII los comerciantes portugueses aportaban cada año entre cuatro y cinco carabelas, cargadas con unas 300 ó 400 sacas de linaza, procedentes de los campos de Coimbra y de las riberas del Miño. En total, entre 12.000 y 20.000 sacas anuales, de dos fanegas y cuatro celemines de peso, que alcanzaban un precio que oscilaba entre los 36 y 44 reales de vellón la saca. Los comerciantes portugueses procedían a venderlas hasta navidad, de fiado, a los mercaderes de Gipuzkoa, quienes, después, procedían a su venta al por menor por toda la provincia, también de fiado, hasta la virgen de agosto.

Pero para fines del siglo XVI, coincidiendo con la expansión de las redes comerciales portuguesas por toda la fachada atlántica europea, el tráfico de la linaza experimentó grandes transformaciones, motivadas, entre otras razones, como más adelante se comprobará, por estos enfrentamientos entre los grandes comerciantes guipuzcoanos y portugueses. Los portugueses dejaron de adquirir la linaza en Portugal, de manera que la mayor parte procedía de Francia, que se vendía mezclada con la poca de procedencia lusa. En vez de proceder, como antes, a su venta a los pequeños comerciantes, comenzaron a reclutar intermediarios, muchos de ellos mujeres, para que procedieran a la venta directa de linaza a los consumidores. Los pequeños comerciantes, vecinos de villas mercantiles como San Sebastián y Tolosa, que se dedicaban a la adquisición y reventa de la linaza, recurrieron a la Provincia. Así, en las Juntas Generales de 1608, congregadas en San Sebastián, acusaban a los comerciantes portugueses de prácticas delictivas, como retener las linazas sin lanzarlas al mercado, en espera de su encarecimiento, de manera que siempre se vendían a más de 50 reales de vellón la saca. Añadían que la linaza francesa no se adecuaba como la portuguesa a la tierra de Gipuzkoa, de manera que no germinaba en gran parte. En suma, les acusaban de haber acabado con el anterior sistema de comercialización de la linaza en perjuicio suyo⁴⁷².

472 "...y de este modo se sembraba mucha cantidad por toda la gente comun y pobre con que se sustentavan con el lino que cogian haziendo cantidad de pieças de lienzo, beatilla y estas pieças los bendian de hordinario en los mercados publicos y billas y lugares del cuerpo de VS y de esta benta entravan de Castilla y Aragon muchos mercaderes a comprarlas que la venta de ellas montava un año con otro mas de diez mill ducados y agora se a perdido

La Junta emitió un decreto ordenando que, en lo sucesivo, las sacas de linaza no se vendieran a más de 50 reales la saca.

Este decreto no satisfacía en absoluto a los comerciantes dedicados a la importación de linaza a Gipuzkoa, mayoritariamente de origen portugués. Sin embargo tampoco era del agrado de las villas portuarias en las que se centraba este tráfico, concretamente Deba y San Sebastián. Ante la evidencia de que la actitud de las autoridades provinciales no variaba en la cuestión del precio de las linazas, en marzo de 1609 la villa de Deba procedió a demandar a la Provincia ante el tribunal del Corregimiento. Es un hecho muy significativo el que fuese únicamente Deba la que inició estas acciones sin contar con el apoyo de la principal plaza mercantil de la provincia, San Sebastián, cuyos grandes comerciantes apoyaban también las tesis de Deba, como a continuación se comprobará. Para comprender este desinterés de San Sebastián hay que tener en cuenta diversos factores. Por una parte, el tráfico y negociación de la linaza constituía una rama de muy pequeña importancia, tanto para el conjunto de la actividad comercial desarrollada en San Sebastián como para los grandes comerciantes dedicados a la negociación de mercancías de mucho más valor -como los productos alimenticios y pesqueros, la lana, el hierro, las manufacturas del norte de Europa, los productos coloniales, los metales preciosos, etc.-. En cambio, Deba no se hallaba dispuesta a perder ninguna rama de su tráfico comercial por pequeña que fuese su importancia, debido a que, precisamente durante los años iniciales del siglo XVII estaba experimentando la progresiva disminución del volumen de tráfico comercial, a consecuencia, sobre todo, de la estrategia de concentración del tráfico desplegada por San Sebastián, como anteriormente se señalaba. Por otra, habida cuenta de la mucha importancia de la negociación de la linaza para los tenderos y pequeños comerciantes y del escaso valor para los grandes comerciantes, las autoridades de San Sebastián no se debieron mostrar dispuestos a oponerse al decreto de la Provincia, vital para los intereses de dichos pequeños comerciantes, aunque poco favorable para los grandes.

Sea como fuere, la villa de Deba reclamaba en el tribunal del Corregimiento la derogación del decreto provincial que tasaba en 50 reales el precio máximo de cada saca de linaza. Argumentaba que dicha medida supondría la ruina del tráfico comercial de su puerto, sustentado principalmente en la negociación de las linazas, y que de aplicar tasa o precio máximo debía afectar, no a los comerciantes que la importaban del extranjero, sino a los pequeños comerciantes dedicados a su reventa⁴⁷³. Es decir, atacaba, directamente, a los

toda esta contratacion...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/22).

473 “...los dichos probeimientos fueron y son generales y echos en agravio de la dicha villa y aun de las demas de la dicha provincia...lo otro porque si se diese lugar a que se diese preçio a las linaças que se traen a esta provinçia de fuera parte seria poner estanco en su trato y en el de otras mercadurias porque con el miedo que se ternia de ello dexarian de traerlas. Lo otro porque el principal aprovechamiento que la dicha villa tiene es el trato de las dichas linaças y con el alcabala de ellas acude con lo que se deve a los mercenarios de su magestad y si cesase no arrendarian // (fol. r.) las alcabalas con que poder acudir a lo dicho. Lo otro porque el afuero de las dichas linaças no se debe entender para con los mercaderes que las traen de fuera parte, y quando mucho se entendera con los que a ellos se las conpran para rebender. Lo otro porque por lo dicho en otros tiempos la dicha provincia mando no se pusiese preçio a las dichas linaças respeto de los mercaderes que las trayan y otras justas consideraciones que para ello tubo...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 816).

instigadores de este decreto, que no fueron otros que los pequeños comerciantes-revendedores de las grandes villas comerciales de Gipuzkoa, como Tolosa, seriamente afectados por las prácticas de los grandes comerciantes que, en vez de proceder a venderles las linazas, contrataban empleados que se dedicaran a su venta al por menor. La Provincia, por su parte, alegó que el decreto se adoptó en consideración al bien público. Deba replicó presentando testimonios de que la negociación de las linazas era el principal de la villa y de que la imposición de una tasa a las sacas de linaza provocaría la interrupción de este tráfico. Con todo, el pleito se interrumpió sin que el Corregidor llegara a sentenciar.

Quizás, la causa de esta interrupción se debió a que Diego de Pereira, comerciante portugués, demandara a la Provincia ante la Chancillería de Valladolid. Este tribunal, mediante Real Ejecutoria de marzo de 1610, mandaba la supresión del decreto de la Provincia y que fuesen las autoridades locales de cada municipio las que tasasen los precios de las sacas de linaza. Las autoridades de la Provincia, que, mientras tanto, ante el cariz que adoptaba la situación, ordenaron en las siguientes Juntas Generales, reunidas en Bergara, la prohibición de la importación de linazas de Francia, a pesar de la anulación de su anterior decreto, se dieron por satisfechas con la sentencia. Por supuesto, también la villa de Deba debió quedar satisfecha con la sentencia, pues la tasación de los precios de la linaza quedaba al albedrío de sus autoridades. Diego de Pereira, en cambio, solicitó su revocación, aunque en general los comerciantes, portugueses o nativos, dedicados a la importación de linazas debieron quedar satisfechos. Efectivamente, tras la sentencia, los portugueses Luis Pereira de Castro y Manuel Pato, junto con Francisco de Beroiz, todos ellos importantes comerciantes afincados en San Sebastián, únicamente solicitaban a la Provincia la derogación del decreto de prohibición de importación de linaza de Francia, argumentando que ellos eran los principales interesados en la buena calidad de la misma en atención a que lo vendían de fiado⁴⁷⁴.

En suma, los comerciantes, tanto naturales como extranjeros dedicados, principalmente, al comercio al por mayor, continuaron entrometiéndose también en el comercio al por menor, sin que ello motivara su expulsión por las autoridades de la Provincia, a pesar de persistir el descontento de los pequeños comerciantes. Todo ello corrobora la hipótesis de que el decreto de expulsión de los portugueses de 1605 se trataba de una medida de presión aplicada por las autoridades de la Provincia para conseguir otros fines. Esta realidad vuelve a ponerse de manifiesto en cuestiones tan graves como el del comercio ilegal de grasas de ballena. Efectivamente, en 1618, en pleno conflicto con los ingleses y holandeses en torno a las pesquerías de ballenas en las costas del océano Ártico, los representantes de San Sebastián ante la Diputación, reunida en Azpeitia, acusaban a los comerciantes de ambas nacionalidades, no sólo de robarles las grasas para revenderlas aquí, sino de proceder incluso a su venta al por menor⁴⁷⁵. Probablemente, al objeto de reforzar sus demandas, los representantes de San Sebastián aprovecharon los conflictos, habidos poco antes en torno al ejercicio del comercio al por menor por los comerciantes portugueses, para acusar de lo mismo también a los ingleses y flamencos. Pero no solicitaban su expulsión, ni las autoridades barajaban siquiera esa posibilidad. Al contrario, dicha acusación no constituía

474 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/22.

475 A.G.G.-G.A.O., R.17.

más que otro argumento para apoyar otras demandas, ajenas a los intereses de los pequeños comerciantes y tenderos, en este caso para apoyar la preferencia de venta de grasas naturales, frente a las aportadas por los extranjeros.

La hipótesis de que el decreto de expulsión de 1605 constituyó una medida de fuerza frente a los abusos que los comerciantes y asentistas portugueses cometían, en perjuicio de los comerciantes guipuzcoanos, en su afán por apropiarse de la mayor parte de los intercambios comerciales que se desarrollaban entre las Indias, la Península y el norte de Europa, se evidencia, más si cabe, ante la estrecha relación existente entre las medidas adoptadas por las autoridades de la Provincia en contra, tanto de la presencia de comerciantes portugueses en Gipuzkoa como de la consecución de las pretensiones de algunos asentistas portugueses; pretensiones que resultaban muy nefastas para el sistema de organización de la economía marítima guipuzcoana y para los intereses de sus principales comerciantes. En este sentido, llama poderosamente la atención que tras estas medidas adoptadas por la Provincia en 1605 no se tengan más noticias acerca de la pretensión de algunos portugueses de aplicar impuestos a los productos guipuzcoanos que se exportaban a Sevilla. Se puede aventurar, incluso, la hipótesis de que el objetivo principal del decreto de expulsión de 1605 fuera el de coartar esta pretensión; hipótesis corroborada no sólo por el posterior silencio documental en torno al intento de imposición de derechos sobre las exportaciones guipuzcoanas a Sevilla, sino también por el desarrollo de los acontecimientos acaecidos en torno a la aplicación del estanco de la pimienta en Gipuzkoa.

En cuanto al asiento de la pimienta fue el portugués Francisco Fernández Correa quien firmó el asiento para el cobro en toda la Corona de las rentas correspondientes al estanco de la venta de dicho producto. Puede que la fuerte oposición congregada en contra de la materialización de este asiento, entre ellas la de la Provincia, retrasara su aplicación, con lo que en diciembre de 1606 tuvo que volver a acordar un nuevo asiento con la Corona. Este nuevo asiento contemplaba que comenzaría al cobro de los derechos correspondientes a la venta de la pimienta desde inicios de 1607 durante un plazo de ocho años. De todas maneras, la enfermedad del asentista debió mermar la efectividad de su cometido, hasta que su fallecimiento ocasionó la interrupción de las tareas del asiento. Tanto es así que, en enero de 1608 el rey ordenó que las justicias ordinarias embargasen toda la pimienta que hallasen en sus jurisdicciones y procediesen a su venta sin entregar lo correspondiente a sus rentas a los administradores del estanco de la pimienta. Es decir, en lo que a Gipuzkoa atañe, continuaba sin materializarse el establecimiento de una estructura administrativa que se encargase de las gestiones correspondientes al estanco de la pimienta y además, sus justicias ordinarias conseguían acrecentar su control jurisdiccional sobre el tráfico comercial de este producto. De todas maneras, la viuda e hijos herederos de Francisco Fernández Correa solicitaron que, para continuar con el asiento durante los años que aún restaban para su cumplimiento, se nombrase como sustituto del fallecido a Antonio López Gago, comerciante portugués residente en Madrid. El propio candidato solicitó y obtuvo la administración del asiento durante un plazo de tres meses, a comenzar a primeros de enero de 1609, mientras se deliberaba en el Consejo de Hacienda si se accedía o no a la concesión del asiento en todos sus términos. Mediante esta maniobra se ampliaban sus probabilidades de obtener el asiento de la pimienta. Con el mismo propósito debió solicitar y obtener la exclusiva jurisdicción para el conocimiento de todas las causas suscitadas en torno al comercio legal o ilegal de la pimienta, mediante Real Cédula,

fechada en 28 de enero de 1609, que al mismo tiempo confería su ejercicio a su hermano Pedro Díaz Gago, comerciante portugués residente también en San Sebastián, en su barrio de Pasaia⁴⁷⁶.

476 “Don Phelippe por la grazia de Dios Rey de Castilla... A vos Pedro Diaz Gago, salud. Que por aver muerto Francisco Fernandez Correa, a cuyo cargo estava la renta y estanco de la pimienta para los ocho años que començaron en primero de henero del año passado de mil y seiscientos y siete, no a podido cumplir ni proseguir con el asiento que conningo tomo en doze de diziembre del año passado de seiscientos y seis ni con otro que se avia tomado con el, y aviendo quedado la renta sin recado ni perssona que acudiesse a la administrazion de ella. Por mis cartas y provissiones selladas con mi sello y libradas por el pressidente y los del mi consejo de hazienda y contaduria mayor de ella dadas en esta villa de Madrid a veinte y quatro de enero del año passado de mil y seisciento y ocho mande a todas las justizias de estos mis reynos y señorios embargassen la pimienta que hubiesse en ellos y se fuesse bendiendo sin acudir con lo prozedido de ella a ninguna perssona nombrada por el dicho Francisco Fernandez, segun que mas particularmente se contiene en las dichas mis cartas, y por parte de la muger e hijos del dicho Francisco Fernandaz Correa se me suplico que poniendo y subrogando en lugar del dicho Francisco Fernandez Correa a Antonio Lopez Ferro persona de credito y satisfaccion se continuasse con el dicho asiento del estanco de la pimienta por los años que faltavan por correr de el conforme al ofrezimiento que çerca de lo sobre dicho se hizo por el dicho Antonio Lopez Ferro, que conmigo fue consultado, y me suplico que entre tanto que cumplia con lo que era obligado se le diesse mi carta y provission para administrar y beneficiar la dicha rrenta y poder probeer de pimienta los estancos della desde primero de henero deste pressente año de seiscientos y nueve conforme a lo con el conçertado. La qual dicha provission se mando dar para que por termino de tres meses que corriessen y se contassen desde el dicho dia primero de henero de este presente año pudiesse el dicho Antonio Lopez Ferro administrar, beneficiar y cobrar la dicha rrenta del estanco de la pimienta en todas las çiudades, villas y lugares // (fol. r.) de estos mis reynos y señorios. Y agora por parte del dicho Antonio Lopez Ferro se me a suplicado os mandasse dar mi cartta y comision para el conozimiento de los fraudes que se hiziessen en la dicha renta y de los descaminos de la pimienta que en estos mis reynos se hubiesse metido y se metiesse o bendiesse sin su liçenzia y para cobrar de los estanqueros y otras qualesquier personas la pimienta que se les ubiesse entregado y para hazer todas las execuçiones, prissiones, tranzes y remates de bienes, causas y autos y todo lo demas anejo tocante y combeniente a la dicha renta en qualquier manera como lo podian hazer las mis justicias hordinarias, o que sobre ello probeyesse como la mi merced fuesse. Lo qual bisto por el dicho pressidente y los del mi consejo de hazienda y contaduria mayor de ella y lo assentado çerca de lo sobre dicho con el dicho Antonio Lopez Ferro, confiando de vos que procedereis en lo susso dicho con todo cuydado y diligencia y areis justicia he tenido por bien de os lo cometer como por la pressente lo ago y os mando que luego que con esta mi carta seais requerido por parte del dicho Antonio Lopez Ferro bais a las çiudades, villas y lugares del partido de Castilla Vieja que os seran señalados que constara relacion de Joan Guideza mi escribano mayor de rentas, y en ellos tomareis y pedireis quenta a todos los estanqueros y demas persnas que hubieren entendido y entendieren en la administrazion de la dicha pimienta en los dichos lugares desde primero de henero de este pressente año de mil y seiscientos y nueve en adelante y areis que os den quenta con pago de la dicha pimienta que hubiere entrado en su poder y de lo que de ella debieren y hubieren cobrado y de todos sus efetos luego sin diligencia alguna y por el alcance y alcances que les yçieredes, y por todo lo demas a la dicha renta tocante prozedereis contra ellos y contra otros qualesquier deudores de la dicha renta conforme a derecho y como por maravedis de mi aver asta que con efecto ayan cumplido y pagado lo que por la dicha razon devieren y mando a todas y qualesquier mis justizias y juezes de estos mis reynos y señorios a cada uno en su jurisdiccion ante quien esta carta fuere presentada o su traslado signado de escribano publico y a todas las demas personas a quien el cumplimiento de ello tocare en qualquiera manera que no se entremetan en cosa ninguna de lo en esta mi carta contenido antes os den y agan dar todo el favor y ayuda que les pidieredes y ovieredes de menester y os entreguen y agan entregar todos los prozessos y causas orijinales que çerca de ello estubieren pendientes en el estado que las tubieren para que las prosigais y acaveis que si nezesario es los ynibo y por ynibidos del conozimiento de ello que para todo lo susso dicho y lo de ello anejo y dependiente y compeler a quales quier personas y escrivanos que entreguen quales quier rrecaudos // (fol. v.) y prozessos orijinales que fueren nezesarios para el dicho efecto y para traer bara alta de mi justizia y prozeder contra qualesquier personas que hizieren qualesquier fraudes de la dicha rrenta contra lo dispuesto en las dichas condiziones del estanco de ella os doy poder y comision en forma que al casso convenga. Y otrosi mando a las dichas mis justizias que cumplan y agan guardar y cumplir lo contenido en esta mi carta y a todos los escrivanos, algoaziles, porteros, carçeleros que husen com bos sus officios en las cosas que les mandaredes so las penas que les pusieredes y todo lo en esta carta contenido se a de guardar y cumplir mostrandose juntamente con ella la que hubiere el dicho Antonio Lopez Ferro de fieldad e recudimiento para la administrazion de la dicha renta y no de otra manera, dada en la villa de Madrid a veinte y ocho dias del mes de henero de mil y seiscientos y nueve años...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24).

El gran desarrollo del comercio fraudulento de coloniales como la pimienta en San Sebastián, de lo que se tratará de manera específica más adelante, debió impulsar a Antonio López Ferro a obtener la jurisdicción sobre la materia, como único medio de hacerse con el control del tráfico de la pimienta e imponer el monopolio del estanco en Gipuzkoa, persiguiendo judicialmente a los comerciantes que se dedicasen a su tráfico al margen del estanco. Por supuesto, esta medida no sólo no satisfacía en absoluto a los grandes comerciantes donostiarras interesados en el comercio de coloniales, sino a la propia Provincia que veía lesionadas, tanto la libertad de sus vecinos para importar del exterior cualquier tipo de producto alimenticio, entre los que se podía incluir a la pimienta, como la exclusiva jurisdicción de sus autoridades municipales para conocer en cualquier materia contenida en los Fueros, entre ellas, por supuesto, el comercio. Las propias maniobras emprendidas por Antonio López Ferro para hacer efectivo la introducción del estanco de la pimienta, delatan la existencia de una verdadera guerra con los comerciantes y autoridades de Gipuzkoa por hacerse con su tráfico. En cuanto obtuvo la autorización de la Corona para administrar el estanco en un plazo inicial de tres meses, el día 10 de enero de 1609 mediante una escritura de poder comisionó el ejercicio de la administración a su hermano Pedro Díaz Gago⁴⁷⁷. Esta sustitución o comisión, además de la administración de las rentas o impuestos derivados de la venta de la pimienta, confería a Pedro Díaz Gago la autorización para la adquisición de toda la pimienta legal que arribase a los puertos, especialmente a San Sebastián, y para la distribución a los estancos en exclusiva. Es más, días antes de que le fuera oficialmente otorgada por el rey, mediante la antes mencionada Real Cédula del 28 de enero de 1609, en esta escritura de poder, Antonio López Ferro le confería a su hermano la jurisdicción para

477 “Sepan quantos esta carta de poder vieren como yo Antonio Lopez Ferro tesorero general por su magestad de la rrenta y estanco de la pimienta de estos reynos y rresidente en esta corte otorgo y conozco por esta pressente carta que doy todo mi poder cumplido quan bastante de derecho se rrequiere y mas puede y deve valer con libre y general administracion a Pedro Diaz Gago mi hermano residente en la villa de San Sebastian del Pasaje en la provincia de Guipuzcoa, aussente como si fuesse pressente para que por mi y en mi nombre y como yo mismo representando mi propia perssona pueda administrar, beneficiar y cobrar la dicha rrenta y estanco de la pimienta así en la dicha provincia de Guipuzcoa como en todas las demas partes, ciudades, villas y lugares de estos reynos y señorios, tomando quenta a quales quier administradores o estanqueros que son o ayan sido con la dicha rrenta o fuesen de aqui adelante y lo pueda quitar y rremober y nombrar otros en su lugar y cobrar de ellos y de sus bienes y fiadores los alcances que les yziere de lo prozedido de la dicha rrenta y darles de ello cartas de pago y fin y quito en bastante forma y para que pueda hazercalos y catas, descaminos y denunziaciones en lo tocante a la dicha rrenta y prender culpados y sentenziar las causas como juez acompanandose para ello con letrado de ciencia y conçenzia. Y asi mismo le doy este dicho poder para que pueda tratar y contratar con quales quiera personas y comprar qualesquierapartidas de pimienta de quien y como le pareziere y al prezio que se conçertare con las tales personas con que an de ser las tales partidas de pimienta de las permitidas por leyes de estos reynos, y en rrazon de ello pueda otorgar y otorgue todas las escripturas que en rrazon de ello fueren nezesarias con todas las clausulas, binculos y // (fol. r.) fuerças y firmeças, sustancias y solemidades, poderios a las justicias y sumiciones a ellas para su balidazion se rrequieran, que siendo por el fechas y otorgadas yo desde luego las apruebo y ratifico y por bien fechas como si a su otorgamiento hubiese sido pressente, y así comprada la dicha pimienta la pueda meter en estos reynos por los puertos de la mar y tierra que le pareziere y bien bisto le fuere y así metida la dicha pimienta la pueda administrar y rrepartir por los estancos de estos reynos y cobrar los maravedis que de ella procedieren, o rremitirmela como bien bisto le fuere, que para todo ello y qual cosa y parte de ello y lo de ello anejo y dependiente y todas las demas cosas tocantes a la buena administrazion, beneficio y cobranza de ladicha rrenta aunque aqui no hayan dichas ni declaradas le doy este dicho poder que bastante le tengo de su magestad. Y le pongo y subrrogo en mi lugar para todo lo contenido en la comision que de su magestad tengo sin eçeptar ni reservar en mi cosa alguna de ella y me obligo con mi persona y bienes muebles y raizes, juros y rentas de aver por bueno, firme y baledero todo quanto en virtud de este poder por el fuere fecho y de no lo contraddezir en manera alguna...en la villa de Madrid a diez del mes de henero de mil y seiscientos y nuebe años...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24).

actuar sobre la materia, de manera especial en Gipuzkoa, así como en el resto de los territorios de la Corona.

Aparte de las gestiones que se emprendían en la Corte, la Provincia no adoptó por ahora ninguna otra medida especial en contra de las pretensiones de los comerciantes portugueses interesados con el asiento del estanco de la pimienta. Puede que la frecuente ausencia de Gipuzkoa de Pedro Díaz Gago motivara que su acción no afectara aún de manera preocupante sobre el tráfico de la pimienta que se venía desarrollando en San Sebastián. De hecho, después de más de un año sin que hubiera ocurrido ningún otro acontecimiento de relevancia en torno al asiento de la pimienta, el día 10 de abril de 1610 Pedro Díaz Gago otorgó una escritura de poder por el que comisionaba su tarea al frente de la administración del asiento del estanco de la pimienta a Jorge Díaz Cardoso, comerciante portugués residente en San Sebastián. El motivo de esta nueva sustitución, tal como el propio Pedro Díaz Gago reconocía en otra escritura era “...*por no poder asistir ni detenerme en esta dicha villa donde ha de venir en breve mucha cantidad de pimienta...*”. Significativamente, el mismo día de la fecha de esta escritura de poder, en que Pedro Díaz Gago concedía la administración del asiento a Jorge Díaz Cardoso, la Diputación dio uso a una Real Provisión que previamente había obtenido pero que se había reservado de ejecutar su contenido hasta este preciso momento. Esta Real Provisión ordenaba la inmediata expulsión de todos los portugueses que se hallaban en San Sebastián y que permaneciesen ausentes durante tres meses, es decir, el mismo plazo de tiempo que inicialmente obtuvo Antonio López Ferro para comenzar a desarrollar la administración del asiento de la pimienta⁴⁷⁸. Es evidente que esta Real Provisión de fecha de emisión desconocida, fue otorgada poco tiempo después de que Antonio López Ferro obtuviera la citada autorización para la administración del asiento, para que fuera aplicada durante idéntico plazo de tiempo en caso necesario, evitando la introducción del estanco de la pimienta en Gipuzkoa mediante la expulsión de su administrador.

En los autos que el Corregidor inició el día 12 de abril en San Sebastián para ejecutar la expulsión de los portugueses, Pedro Díaz Gago trató de evitar que esta nueva expulsión afectara a Jorge Díaz Cardoso, argumentando que ejercía un servicio al rey en la administración del estanco de la pimienta y que las órdenes generales no afectaban a sus ministros y empleados⁴⁷⁹. Idéntica solicitud presentó ante el Corregidor el comerciante

478 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24.

479 “Pero Diaz Gago, juez y administrador general de los estancos de la pimienta y por çedula y comision particular de su magestad y de los señores de su Consejo Real de Hazienda y contaduria mayor y por poder espeçial de Antonio Lopez Ferro thesorero general de los estancos de la dicha pimienta en todo el reyno de España por su magestad, digo que a mi notiçia ha venido que por una çedula y provission Real hemanada de su magestad y su Real Consejo de Justiçia se hordena y manda a VM que haga salir desta dicha villa a los portugueses que estan en ella y no les dexebolver por termino de tres meses. Y es anssi que por el poder que yo tengo del dicho thesorero general es con clausula espressa para poderlo sustituyr en otro y por no poder asistir ni detenerme en esta dicha villa donde ha de venir en breve mucha cantidad de pimienta lo tengo sustituydo en Jorge Diaz Cardoso residente en ella para que acuda a la administracion de la pimienta que de aqui se despachare y llevare para los estancos de los obispados y partidos mas çercanos como son los de Calaorra y Osma y otros como lo ha echo antes de agora en mi ausençia por horden del dicho thesorero general y mia lo qual es muy neçessario y conveniente para la buena espediçion de la dicha administracion respecto de que se puede tratar de ello con mas comodidad asistiendo y estando el // (fol. r.) en la dicha villa y la misma horden esta dada en otras partes para el mismo efecto, atendiendo a la yncomodidad y daño que de lo contrario podria resultar a la Hazienda y Patrimonio Real de su magestad supuesto lo qual y que los que tratan

lisboeta Juan Méndez, responsable del embarque y envío de la clavazón y anclas que se precisaban para el apresto de las naos de la “*carrera de la Yndia Horiental*”. Tres días después, el 15 de abril, el Corregidor emitió un auto autorizando a ambos su permanencia en San Sebastián mientras consultaba en la Corte si se debía consentir la presencia de ambos o no⁴⁸⁰. Esta nueva expulsión de los portugueses de San Sebastián provocó que las opiniones encontradas iniciaran sus respectivas gestiones a favor o en contra de la expulsión ante las autoridades de la Provincia y de la Corona. Los oponentes a la medida solicitaron a la Diputación que se autorizara el regreso de los portugueses expulsados, ante lo cual los favorables a su expulsión elevaron un memorial realmente ilustrativo acerca de los motivos por los que apoyaban tal medida; afirmaban que no se debía permitir el regreso de los expulsados por la sencilla razón de que se trataba de personas sin caudal, meros encomenderos de comerciantes portugueses asentados en Francia. Es decir, apoyaban su expulsión por ser encomenderos de comerciantes extranjeros, es decir, competidores directos de los comerciantes donostiarras en la disputa por acaparar la mayor parte posible del tráfico mercantil internacional que transcurría a través de San Sebastián⁴⁸¹.

Al auto emitido por el Corregidor solicitando información acerca de cual debía ser su proceder con Jorge Díaz Cardoso y Juan Méndez, así como con los portugueses expulsados de San Sebastián que procedieron a alojarse en las cercanías en Pasaia y en Errenteria, respondió el Consejo de Justicia con una nueva Real Provisión, fechada en 17 de mayo de

del servicio de su magestad como sus ministros y criados por su horden y mandado deven acudir libremente a ello con la puntualidad devida deve ser eceptado el dicho Jorge Dias Cardoso para que pueda tratar de su ministerio estando en esta dicha villa sin que el mandato general de la dicha çedula y provission real le pueda conprehender mayormente considerando que no es la yntençion de su magestad ynpedir a sus ministros y criados los medios que son neçessarios y convenientes para tratar las cosas que tocan a su Serviçio Real y al aumento de su Real Hazienda. Atento lo qual pido y suplico a Vuestra Merced que el proçedimiento que Vuestra Merced hubiere de hazer en cunplimiento de la dicha çedula y provission Real no sea ni se entienda para con el dicho Jorge Diaz Cardoso o a lo menos mande suspender el dicho proçedimiento en quanto a su persona asta que su magestad hordene y mande otra cossa en razon a ello...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24).

480 “En la villa de San Sebastian a quinze dias del mes de abril de mill y seysçientos y diez años el señor liçençiado Juan de Yturgoyen Corregidor por su magestad en esta provincia de Guipuzcoa aviendo bisto los autos de pregon fechos en esta dicha villa por mandado de su merced en execuçion y cumplimiento de una real provision librada en el supremo consejo para que los portugueses que estan y residen en esta dicha villa de San Sebastian salgan de ella por tiempo detres meses, y lo pedido y alegado cerca de ello por Pedro Diaz Gago administrador del estanco de la pimienta y Jorge Diaz Cardoso su poderabiente y Juan Mendez portugueses residentes en esta dicha villa y rrecados por su parte presentados, dixo que mandava y mando se junten las diligençias que se an fecho en execuçion de la dicha real provision para dar quenta de ello a su magestad y señores de su real consejo y atento que por una cedula real dirigida a su merced se le mando que al dicho Joan Mendez le diesse todo el fabor y ayuda nezessaria para el abiamiento de la clavaçon, ancoras y otras cosas nezessarias para el apresto de las nabes de la Yndia de Portugal y le consta a su merced que el suso dicho asiste en esta dicha villa para el dicho efeto por seer como es en servicio de su magestad, y anssi missmo le consta por los rrecados que an presentado que los dichos Pedro Diaz Gago y Jorge Diaz Cardoso traen a su cargo el estanco de la dicha pimienta en birtud de provission rear de su magestad atendiendo anssi mismo que acuden a su real serviçio por que no se els ynvida lo suso dicho mandava y mando que el dicho pregon no conprenda por agora a los dichos Jorge Diaz Cardoso y Joan Mendez y qualquier de ellos, los quales puedan asistir y asistan en esta dicha villa para el dicho efeto asta que de quenta de ello a su magestad y señores de su real consejo y otras cosas probea y mande, y por este // (fol. r.) su auto assi lo probeyo, mando y firmo...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24).

481 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24.

1610. En ella se ordenaba la expulsión de los portugueses asentados en Pasaia y Errenteria y de todos aquellos que permaneciesen en un radio de cinco leguas alrededor de San Sebastián, espacio que abarcaba a toda la costa guipuzcoana y gran parte del territorio provincial, salvo su extremo suroccidental. En cuanto al procedimiento a observar con ambos individuos, ordenaba que se concediese toda la ayuda necesaria a Juan Méndez para que con la mayor brevedad completase el envío de los 3.000 quintales de clavazón y anclas que se precisaban para el apresto de los buques que aquel año debían zarpar para las Indias Orientales. En lo que respectaba a Jorge Díaz Cardoso solicitaba el envío de información acerca de sus actividades, en especial, acerca de la procedencia de su autorización para ejercer la administración del estanco de la pimienta⁴⁸². De la respuesta remitida por el Corregidor a esta petición de información surge la impresión de que por fin se alcanzó el acuerdo entre las autoridades de la Provincia y los interesados en el asiento de la pimienta; acuerdo que consistiría en la aceptación por las primeras de las funciones administrativas de los asentistas portugueses y en la renuncia de estos a sus pretensiones jurisdiccionales. El Corregidor omitía en su respuesta que los administradores del asiento de la pimienta gozaran de jurisdicción para conocer en la materia y afirmaba que únicamente gozaban con el apoyo de las autoridades judiciales para el buen cometido de sus funciones⁴⁸³. De hecho, posteriormente, consta que eran las justicias ordinarias las que conocían en pleitos relacionados con el contrabando de pimienta, tal como sucedió en 1616 en que fue el corregidor quien sustanció un pleito contra varios comerciantes flamencos y holandeses acusados de introducción

482 “Don Phelipe por la gracia de Dios rey de Castilla...a vos el licenciado Yturgoyen que haçeis officio de nuestro Corregidor de la nuestra muy noble y muy leal probincia de Guipuzcoa salud y graçia, sepades que por buestra parte no fue fecha relacion que a diez de abril pasado se os abia dado una Provision nuestra en que os mandavamos que por tiempo de tres meses hiçiesedes saliesen los portugueses que bibian en la villa de San Sebastian y no consintiesedes que bolviesen a ella durante el dicho tiempo y asi lo abiades cumplido y abian salido eçeto dos que el uno de ellos asistia a haçer labrar y embarcar por quenta de la corona de Portugal tres mill quintales de clabaçon y anclas para las nabes que este presente año abian de yr a la Yndia Oriental que por çedula de ocho de hebrero despachada en el mi consejo de estado se os mandava le asistiesedes yel otro por el administrador general de los estancos de la pimienta que asi mesmo por provision mia os estava mandado hiçiesedes la misma asistencia y por ser la de ellos en nuestro serviçio averos requerido con las dichas çedulas y provision no abiades executado con ellos esta ultima hasta darnos quenta de ello para que os mandasemos lo que mas conviniere a nuestro serviçio, y tambien advertiades que todos los portugueses que abian salido de esa villa abian ydo a bivir al puerto del Pasaje y villa de la Renteria que estavan en distançia de media y una legua de esa villa. Y bisto por los del nuestro consejo fue acordado que debiamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha razon y no habimoslo por bien. Por la qual vos mandamos que a los portugueses que salieron de la dicha villa de San Sebastian en virtud de la dicha nuestra probision no los consintais estar en el dicho puerto del Pasaje y villa de la Renteria ni dentro de las çinco leguas de la dicha villa de San Sebastian, y a que asiste en ella a haçer, labrar y embarcar la dicha clabaçon y anclas procureis despacharle con toda brevedad, y enbiareis // (fol. r.) ante los del nuestro consejo relacion verdadera firmada de buestro nombre y en manera que haga fee por cuya orden esta en la dicha villa el de la pimienta y de quien la teneis para asistirle con un traslado de la orden que para ello teneis para que visto se probea lo que conbenga y no fagades en deal so pena de la nuestra merçed yde çinquenta mill maravedis para nuestra camara, dado en Madrid a diez y siete dias del mes de mayo de mil seiscientos y diez años...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24).

483 Respondía, entre otras, que: “...Antonio Lopez Ferro tesorero general del estanco de la pimienta en estos vuestros reynos dio poder para la dicha administracion a Pedro Diaz Gago su hermano yel sustituyo en Jorge Diaz Cardoso que es el que asiste en la villa de San Sebastian y el dicho tesorero // (fol. r.) tiene Provision de Vuestra Magestad despachada en el vuestro consejo de haçienda en ocho de henero del año pasado de 1609 para que pueda administrar y beneficiar la dicha renta y para que todas las justicias y jueçes destos vuestros reynos le den el favor y ayuda que pidieren...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24).

fraudulenta de pimienta y clavo⁴⁸⁴.

En tercer lugar, de todo lo expuesto se deduce que todas las acusaciones y expresiones de tipo peyorativo que en 1605 y 1610 se vertieron sobre los portugueses, referentes a su raza, religión, estamento, o comportamiento moral, parece que también constituyeron meros argumentos dialécticos, eventualmente utilizados para reforzar las demandas de las autoridades de la Provincia. En un principio, no parece que las autoridades ni los principales vecinos de Gipuzkoa sintieran especial animadversión contra los comerciantes portugueses, tal como se deriva del hecho de que después de los acontecimientos de 1605 y 1610 éstos continuaron residiendo y participando en los negocios emprendidos por los comerciantes guipuzcoanos y viceversa. Como se ha podido comprobar, las expulsiones constituyeron eventuales medidas de presión aplicadas en respuesta a determinados comportamientos económicos abusivos pretendidos por algunos comerciantes portugueses. Es decir, aunque las autoridades de la Provincia y los principales comerciantes guipuzcoanos recurrieron a la manipulación y utilización de los prejuicios religiosos, sociales y raciales de la mayoría del vecindario de Gipuzkoa, sus objetivos reales eran de índole económico-mercantil.

De hecho, cuando en respuesta del ambiente hostil los portugueses comenzaron a huir en masa hacia Lapurdi, las propias autoridades trataron de evitar que todos los portugueses, conversos y cristianos viejos, huyeran al extranjero. Por ejemplo, en febrero de 1619 ante la masiva huida de los portugueses, mayoritariamente judíos conversos, con destino sobre todo a San Juan de Luz el Capitán General de Gipuzkoa llegó a prohibir su salida antes de ser identificados. Como muestra de lo masivo de su salida, por esas fechas había hasta 90 casas alquiladas en Irun por los portugueses, a fin de que residieran en ellas hasta que saldaran sus cuentas y negocios. La gran alarma que este hecho creó entre las autoridades locales y provinciales impulsó al rey a prohibir la salida de los portugueses⁴⁸⁵. En este contexto, las Juntas Generales de 1621, reunidas en Zestoa, decretaron la expulsión de todo aquel residente extranjero que no tuviera probada su hidalguía⁴⁸⁶. Esta orden parece que trataba de evitar las expulsiones masivas e indiscriminadas, reservando ese destino tan sólo a quienes no pertenecieran al estamento hidalgo. De hecho, en adelante, las expulsiones afectaron únicamente a aquellos portugueses que fueran de religión judía o no fueran hidalgos, tal como sucedió en 1632, cuando se expulsó a varios portugueses residentes en Hondarribia que no tenían probada su hidalguía⁴⁸⁷.

En suma, la oposición que algunos comerciantes y asentistas hallaron en Gipuzkoa, como los interesados en el asiento del estanco de la pimienta, más que por su origen portugués se ocasionó por la naturaleza de sus negocios. Es más, salvo el citado caso de la expulsión de varios judeo-conversos portugueses de Hondarribia, no se produjo ninguna otra expulsión

484 A.G.G.-G.A.O., COLCI, 489.

485 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/36.

486 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/37.

487 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/40.

durante los años que duró la guerra contra Holanda, prueba inequívoca de que las autoridades consentían su presencia que resultaba vital para que los grandes comerciantes de San Sebastián continuaran participando en las relaciones comerciales internacionales. Efectivamente, uno de los principales protagonistas del asiento de la pimienta, Pedro Díaz Gago, posteriormente continuó participando en asientos al servicio de la Corona que afectaban de forma directa al tráfico comercial de Gipuzkoa. Concretamente, en 1631 ejercía el cargo de Administrador General de las Rentas Reales de la Lana de Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas. En esta ocasión no halló oposición alguna por parte de los comerciantes guipuzcoanos en contra de que percibiera estas rentas, que la Corona cobraba desde hacía siglos, ni siquiera cuando actuó en contra de algunos de ellos en pleitos de extracciones ilícitas de lanas al extranjero⁴⁸⁸.

Es más, años más tarde, a partir de la rebelión del reino de Portugal, habiendo ordenado la Corona la prohibición de exportar hierro a dicho reino, la Diputación de Gipuzkoa, a principios de 1641 acordó solicitar al rey el permiso para continuar con la mencionada exportación. El acuerdo fue adoptado a propuesta del Diputado General Martín de Bidasola, importante comerciante de San Sebastián, debido a las nefastas consecuencias que sobrevendrían a la economía guipuzcoana de su aplicación. Argumentaban que la prohibición repercutiría negativamente en la industria ferrona, principal sostén económico de la provincia, así como en la importación de víveres del extranjero⁴⁸⁹. Es decir, a partir de 1640, en que los portugueses se rebelaban contra el rey y, por tanto, se materializaban las acusaciones de malos vasallos, los comerciantes y autoridades de Gipuzkoa, aparentemente, no sentían ningún perjuicio para proseguir con las relaciones comerciales con ellos, ahora ya, enemigos declarados de la Corona. Hecho que llama mucho más poderosamente la atención si se tiene en cuenta que por aquellas fechas menudeaban las acciones de determinados asentistas portugueses en contra de determinados privilegios sobre los que se sustentaba el comercio guipuzcoano. Efectivamente, en plenas dificultades originadas por el estallido de la guerra entre Francia y España, en 1637 el portugués Duarte Coronal, administrador de las aduanas, trató de establecer un nuevo puesto aduanero en el camino de Errenteria-Goizueta y en 1640 la Provincia tuvo que negociar con el administrador portugués Diego de Acosta Blandon un acuerdo en torno a la aplicación del derecho del 7,5% sobre las exportaciones de las lanas⁴⁹⁰.

488 A.G.G.-G.A.O., CO LCI, 743.

489 “...El dicho señor diputado general propusso y dixo que a su noticia ha benido el bando y pregon que el señor corregidor ha mandado echar en esta villa, en cumplimiento de horden de su magestad para que ningun fierro salga de los puertos de mar de esta provincia para Portugal y el que saliere sea para otras partes ha donde esta permitido, constando de ello y dando la devida seguridad= y porque el enbaraço del despacho del fierro redunda en notable perjuicio de la provincia, cuyo ser consiste en el poco aprovechamiento que saca del fierro que se labra en sus herrerias, que es su hunica cossecha, lo pusso en consideracion para que la Provincia acuda al remedio mas conbiniente= y conferido sobre ello, la diputacion acordo se suplique a su magestad, y al su conssejo de Cantabria sea servido de que el despacho del fierro corra sin enbaraço, con presupuesto de que, como su magestad manda, no se ha de despachar fierro alguno consignado para Portugal, por que de obligar a los estrangeros, a que den fianças y seguridad del fierro que lleban, en retorno de bastimentos que traen a esta provincia, resultaria (como se ha començado a experimentar) el que se rretirassen // (fol. 6 r.) de traerlos, con que la provincia (respecto de su exterilidad) se hallaria mui apretada (ILEGIBLE) a padecer trabajo= y en esta consideracion se suplica (ILEGIBLE) al señor corregidor, se sirba de ynformar a su magestad de las raçones susso referidas...” (A.G.G.-G.A.O., R.25).

490 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 285.

Llegados a este punto, hay que tener en cuenta otros factores económicos y políticos de índole internacional para contextualizar mejor las eventuales expulsiones decretadas en contra de los portugueses. De lo expuesto hasta el momento podría derivarse la impresión de que las expulsiones constituyeron una especie de medidas de protección adoptadas por los desdichados comerciantes guipuzcoanos que veían sus intereses mercantiles continuamente lesionados por la feroz ofensiva de las extensas y poderosas redes mercantiles establecidas por los portugueses en toda Europa occidental. Es decir, la ofensiva portuguesa comenzada durante los años iniciales del siglo XVII sería la antesala de la grave crisis que los comerciantes guipuzcoanos pronto experimentarían frente a la imparable irrupción de las potencias comerciales extranjeras, especialmente, de los holandeses. Nada más lejos de la realidad, como hasta el momento se ha tenido ocasión de comprobar y se ahondará más en el capítulo final de esta investigación, el funcionamiento de las amplias redes comerciales de ámbito internacional precisaban del apoyo de las estructuras empresariales-mercantiles de ámbito local o regional. De manera que las amplias redes internacionales aglutinaban y articulaban otras de escala menor, extendidas por los distintos territorios de Europa, América, etc. Llama poderosamente la atención que la ofensiva antiportuguesa coincidiera a grandes rasgos con el período de relativa paz internacional de las décadas iniciales del siglo XVII; años de fuerte ofensiva comercial de los holandeses inmersos en pleno proceso de construcción de su imperio colonial. En cambio, esta ofensiva holandesa no fue respondida con idénticas medidas a las aplicadas con los portugueses.

Detrás de las expulsiones de los portugueses de Gipuzkoa puede que se hallen las variaciones habidas entre finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII en las relaciones comerciales con Holanda. A pesar de que para 1583 la monarquía española había consumado la anexión de la corona portuguesa, dando paso al paralelo proceso de expansión de los comerciantes portugueses y de penetración en las estructuras administrativas de la Monarquía, las acciones antiportuguesas no estallaron hasta la década inicial del siglo XVII. Estas acciones tampoco coincidieron con el momento de máximo encumbramiento de los negociantes portugueses que se produjo a partir de la década de los 20, cuando llegaron a predominar tanto en la administración como en las finanzas de la Monarquía. Al contrario, las principales acciones se desarrollaron durante los años en que España firmó paces y treguas con las principales potencias europeas -Paz de Vervins con Francia en 1598, Tratado de Londres con Inglaterra en 1604 y el Tratado de Amberes con Holanda en 1609-, reanudándose las relaciones comerciales con ellas sin impedimento alguno. Es más y como se ha podido comprobar, con el reinicio de las hostilidades, especialmente contra Holanda en 1621, se fueron mitigando las acciones en contra de la presencia de la colonia de comerciantes portugueses de Gipuzkoa. Se sabe que la expansión comercial holandesa se produjo en estrecha conexión con las redes mercantiles dispuestas por los judeo-conversos portugueses por todo el occidente europeo. Entre las principales actividades de los comerciantes portugueses, al igual que las ejercidas por los restantes comerciantes, incluidos los guipuzcoanos, destacaban la extracción legal e ilegal de los metales preciosos procedentes de América con destino al norte de Europa, principalmente, hacia Holanda, o la participación en los negocios de introducción en la Península de productos manufacturados de ésta última

procedencia, entre ellos de moneda falsa de cobre⁴⁹¹. Tanto es así, tal como advierte Herrero Sánchez, que tras la Paz de Münster sellada entre España y Holanda en 1648 las redes comerciales establecidas por los comerciantes judeo-conversos portugueses sirvieron de base para el establecimiento de la red consular holandesa en la Península⁴⁹².

La importante presencia de comerciantes judeo-conversos en San Sebastián y Bilbao, que este autor señala, constituye un dato elocuente más a favor de la hipótesis de que las eventuales expulsiones, más que una consecuencia de un generalizado sentimiento hostil, de cuño racista, constituyeron medidas de presión aplicadas ante situaciones muy concretas. Además, como se acaba de observar, desde 1648 la presencia de una activa comunidad de comerciantes portugueses lejos de ser perniciosa, constituyó un elemento de primer orden para conseguir el restablecimiento en San Sebastián de una parte del tráfico comercial internacional, al menos la desarrollada entre la Península y Holanda, la principal potencia mercantil de la época. Las redes comerciales portuguesas constituyeron un eficaz medio para la participación de Gipuzkoa en el gran tráfico comercial con Holanda, tan ansiado por los grandes comerciantes guipuzcoanos. Significativamente, una vez que al poco tiempo de la firma de la Paz de Münster se hubo conseguido la normalización de las relaciones comerciales con Holanda, se produjo el reinicio de las expulsiones de aquellos portugueses residentes en San Sebastián que no tuvieran probada su hidalguía o fueran judeo-conversos. En los años 1649, 1650, 1651, 1655, 1656 y 1657 se multiplicaron las acciones de las autoridades de San Sebastián y de la Provincia en contra de un pequeño conjunto de judeo-conversos portugueses residentes en San Sebastián, integrado por Simón Torres y Aguilar, Juan de Negueiro, Juan Bautista de Sosa, doña Leonor de Ramos, doña Beatriz de Ramos, Juan de Castro y Matías Núñez Vargas. Las acciones en su contra se dilataron mucho en el tiempo y, en ocasiones, resultaron baldías debido a que los portugueses recurrieron a buscar el amparo de las altas instancias judiciales de la Monarquía, como la Real Chancillería de Valladolid que frecuentemente apoyaban su causa⁴⁹³. En resumen, las sucesivas fases de expulsiones, jalonadas por otros en que se consentía la presencia de los portugueses sin limitaciones, se deben entender dentro de la lógica propia de una guerra comercial.

Efectivamente, la irrupción portuguesa no era una novedad en los años iniciales del siglo XVII; ésta se venía produciendo desde hacía algunas décadas. Desde los años 80 del siglo XVI en que tuvo su inicio, la progresiva presencia portuguesa debió ser consentida e, incluso,

491 Véase: ANGULO MORALES, A.: “Exclusión, racismo y xenofobia...”, op. cit., pp. 182-197.

492 Este investigador de las relaciones diplomáticas entre España y Holanda señala: “...Los intereses neerlandeses en el norte de España se concentraban fundamentalmente en la costa vasca... La importante presencia de la comunidad judeo-conversa portuguesa fue el camino utilizado por los hombres de negocio neerlandeses para imponerse en esta zona. Gracias a las dos listas que el cónsul español en Amsterdam, Jacques Richard, envió en 1655 a Madrid con los nombres de los factores en España de los mercaderes judíos de las Provincias Unidas podemos ver cómo más del 50 por 100 operaban desde Bilbao y San Sebastián...” (HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., p. 66).

493 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/50; JD IM, 4/10/52; JD IM, 4/10/53; JD IM, 4/10/55; JD IM, 4/10/59; JD IM, 4/10/61; JD IM, 4/10/62; JD IM, 4/10/64. En adelante, concluyó esta persecución salvo en algunos casos puntuales como la expulsión en 1657 de algunos mestizos portugueses de raza negra (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/65), o la expulsión en 1670 de dos hijos de un portugués residente en San Sebastián (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/69).

aceptada con agrado en un contexto en que España se enfrentaba militarmente con todas las principales potencias europeas. Este enfrentamiento suponía la interrupción de los indispensables intercambios comerciales legales entre los distintos reinos, de manera que las redes de intercambio establecidas entre las comunidades de comerciantes portugueses, asentadas en las principales plazas mercantiles de todas las potencias enfrentadas, debieron constituir uno de los principales medios para la pervivencia de las actividades mercantiles, legales o ilegales, de los comerciantes de las distintas monarquías. A medida que se iban formalizando los acuerdos de paz entre las potencias enfrentadas, la intermediación portuguesa se iría haciendo cada vez menos crucial para el desarrollo del tráfico comercial. De manera que las medidas antiportuguesas habidas en Gipuzkoa se podrían interpretar como acciones de presión fomentadas por los comerciantes guipuzcoanos que pretendían potenciar su participación como intermediadores del tráfico comercial internacional, especialmente en el establecido entre España y Holanda. Acciones que no buscaban acabar con la presencia de la comunidad portuguesa, cuya presencia resultaba vital para poder continuar participando en el comercio internacional, sino eliminar determinados negocios emprendidos por los portugueses que podían resultar nefastos para la consecución del citado objetivo. En este sentido, tampoco es desechable la hipótesis de que pretendieran incluso sustituir a los negociantes portugueses en el desarrollo de determinadas actividades de intermediación, o cuando menos disputarles una parte de los negocios.

Estas hipótesis adquieren más relieve si se tiene en cuenta que el reinicio de los enfrentamientos bélicos entre España y las potencias comerciales europeas, como Holanda (en 1621) o Francia (en 1635), coincidió con la relajación de las acciones en contra de la presencia de los portugueses, a medida que su intermediación se hacía cada vez más imprescindible. Fue a partir de entonces, además, cuando los portugueses alcanzaron un papel predominante entre los asentistas y financieros al servicio de la Monarquía. Tanto es así que los comerciantes portugueses que participaban en la Carrera de Indias, estrechamente vinculados con los interesados en la administración y los asientos de la Monarquía, llegaron a ser el grupo predominante de la Carrera, de manera que en vísperas de la sublevación de Portugal en 1640 controlaban casi la mitad de la plata y la mayor parte de los productos coloniales que llegaban a la Península. Este papel privilegiado y preponderante de los portugueses se rompió a partir de la sublevación de Portugal y su progresiva caída afectó también muy seriamente al resto de comerciantes extranjeros que participaban en la Carrera de Indias⁴⁹⁴. Muestra máxima de este entendimiento entre los comerciantes portugueses y los del País Vasco, a partir de 1630 un conjunto de portugueses conversos agrupados en la compañía formada por Alfonso Cardoso y Martín Ladrón de Guevara se convirtió en el único medio de la Corona para conseguir el abastecimiento de los pertrechos navales que se precisaban para apresto de los galeones de la Carrera de Indias y que mayoritariamente provenían de Holanda. El portugués Alfonso Cardoso y Martín Ladrón de Guevara, natural probablemente de la ciudad navarra de Estella, mantuvieron estrechas conexiones con la élite de grandes constructores de galeones vascos, de manera que contribuyeron activamente al afianzamiento del predominio de los constructores vascos en la fabricación de buques para la

494 COLLADO VILLALTA, P.: "El embargo de bienes de los portugueses...", op. cit., pp. 169-207.

Carrera de Indias⁴⁹⁵.

La pérdida de este papel preponderante de los portugueses para el desarrollo del tráfico internacional, especialmente entre España y Holanda, a partir del estallido de la sublevación de Portugal en 1640, debió consumarse con la firma de la Paz de Münster en 1648, que ponía fin a las hostilidades entre España y Holanda e inauguraba el reinicio de los intercambios comerciales entre ambas potencias. Nuevas oportunidades se abrían para las actividades de intermediación de los guipuzcoanos en el tráfico comercial que en lo sucesivo iría en aumento entre ambas. Estas nuevas oportunidades pronto se hicieron notar en hechos como la importante recuperación que la economía marítima guipuzcoana experimentó para los inicios de la década de los 50 del siglo XVII, o el gran incremento en Gipuzkoa del comercio directo con Indias en estrecha conexión con los intereses comerciales holandeses, como más adelante se analizará. Y nuevamente se produjo a partir de 1649 otra fase de reactivación de las acciones antiportuguesas de las autoridades de Gipuzkoa.

Durante la segunda mitad del siglo XVII, concretamente, a partir de la década de los 80, volvieron a estallar nuevos conflictos en torno a la participación en el comercio al por menor de los mercaderes extranjeros. Es cierto que con anterioridad, en el contexto de los enfrentamientos bélicos sostenidos contra otras potencias europeas la Corona había promulgado prohibiciones de vecindamiento de extranjeros, como la prohibición de 1543 en contra de los franceses, la de 1595 en contra de los extranjeros en general, y las de 1644 y 1668 de nuevo contra los franceses⁴⁹⁶, pero dentro de la propia provincia nunca se produjo una verdadera oposición a su presencia. En esta ocasión, los implicados, de diversa nacionalidad, como flamencos, italianos e ingleses, no sólo no fueron expulsados, sino que la Provincia, incluso, les brindó su apoyo. El detonante del conflicto fue un decreto, emitido por el regimiento de San Sebastián en junio de 1686, prohibiendo a los extranjeros el ejercicio del comercio al por menor. A comienzos de agosto, Juan de Cardon, comerciante flamenco residente en San Sebastián, inició acciones en contra del decreto de la ciudad ante el tribunal de Corregimiento. Alegaba que además de residir en San Sebastián más de 29 años, su esposa era natural de la provincia y el hijo, habido en su matrimonio también lo era, de manera que teniendo en San Sebastián casa y familia ninguna ley podía prohibirle comerciar a su gusto. Además de estas alegaciones, presentó una copia de una Real Cédula de 1676, en la que el rey mandaba que los flamencos fuesen tratados y considerados como naturales de sus reinos. Tras presentar testimonios, que corroboraban sus alegaciones de que disponía de tienda en la Calle Mayor de San Sebastián, donde comerciaba al por mayor y menor, el Corregidor sentenció a su favor autorizándole a continuar con sus habituales actividades mercantiles⁴⁹⁷.

Antes de continuar con el orden de los acontecimientos, conviene pararse a analizar el contenido de la mencionada Real Cédula de 1676, que, sin duda, tuvo repercusiones en los enfrentamientos que se están estudiando. Otorgada en plena Guerra de Holanda, en la que el

495 SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 130-137.

496 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 85, 165, 187, 218.

497 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1693.

ejército francés arrasaba los territorios flamencos bajo soberanía española, constituyó un instrumento para asegurarse su fidelidad, procurando, al menos en el plano legal, salvaguardar y fomentar, en lo posible, las actividades industriales y comerciales de Flandes. La cédula fue remitida a los oficiales reales, encargados de la persecución del contrabando y de la administración del comercio marítimo, con el encargo de que recabaran testimonios de las posibles quejas y demandas de los comerciantes flamencos. En el caso guipuzcoano fue don Juan de Landaeta, Secretario del rey y Veedor de Armadas y Fábricas y de Comercio y Contrabando de Gipuzkoa, el encargado de la gestión. Convocó a todos los comerciantes flamencos de San Sebastián a quienes, tras la lectura de la Real Cédula, instó a que expusieran sus quejas y demandas. Los flamencos mostraron su satisfacción por el trato que se les deparaba en Gipuzkoa y expusieron que eran dos los orígenes de sus dificultades económicas. Por una parte, las frecuentes y devastadoras guerras con Francia que arruinaban su país y por otra, el activo contrabando de importación de productos manufacturados por el enemigo, desarrollado en los territorios vascos. Efectivamente, la importación de productos de contrabando desde Bayona perjudicaba seriamente a las importaciones de manufacturas flamencas. De todas maneras, los comerciantes flamencos se mostraron muy cautelosos en sus acusaciones, denunciando únicamente el contrabando desplegado entre Navarra y Bayona, al tiempo que ignoraban el que se desarrollaba paralelamente en Gipuzkoa, merced, entre otros factores, a sus especiales relaciones con Lapurdi⁴⁹⁸.

Las precedentes declaraciones de los comerciantes flamencos de San Sebastián, aunque emitidas en un tono apacible, aludían claramente a los graves problemas que les afectaban desde la firma en 1648 de la Paz de Münster entre España y Holanda. Varias veces se ha

498 “En la noble y leal ciudad de San Sebastian a veintte dias del mes de mayo del año de mil seiscientos y settenta y seis...don Pedro de Rivanegra, Roman Rameri, Philipe Dubois, Jerardo Vanssitar y Luis de Vellvar vecinos de esta ziadad, Francisco de Surmont, Juan Buseghen, Diego Parent, Lorenzo de Aze, Josseph de Corvisier, Stevan Yde y Ambroise Coussin residentes en ella todos mercaderes naturales de los paisses de Flandes...dijeron...que la caussa del atrassamiento de sus negoçios consistia en el menoscavo que en los estdos de Flandes avian experimenttado perdiendo sus caudales y açiendas con ocasion de las guerras passadas y presenttes y que en esta dicha ziudad no avian tenido estrozion ni daño alguno por el dicho señor Secretario ni de mas sus ministros y guardas, antes bien avian experimentado toda buena acogida y despacho en el espediente de los pocos jeneros de facturas que de los estados de Flandes se avian yntroduçido con lexitimos despachos. Por tanto con el reconocimiento de la buena asistencia que avian tenido pedian a su merced del dicho señor Secretario don Juan de Landaetta que en nombre de ttodos rindiesse las graçias al rey nuestro señor de la suma merced que tenian de su liberal mano en la espediçion de la dicha Real Cedula que les era de sumo consuelo en medio del atrassamiento en que se allavan en sus negoçios por los desperdiçios de sus caudales assi en los estados de Flandes como por la mar por las ostilidades de las armas del Ray Christianissimo de Franzia y por caussa de la yntroduçion que libremente se aze desde Vaiona de dicha Françia a la ziudad de Panplona y desde ella // (fol. 4 v.) a las perttes de Aragon y Castilla assi de los jeneros de la misma Françia como de las plaças ocupadas por el rey christianissimo de mas jeneros de Olanda e Ynglaterra se quitta el despacho de los jeneros lizittos mairmente por la comodidad que ttienen los vasallos del dicho rey de conduçir por tierra las mercaderias desde las dichas plazas asta Baiona para cuio efecto y para assolar enteramente el negoçio de los flamencos vassallos de su magestad a conzedido a los de su dominio liberttad y essenpcion de todos derechos de las dichas mercaderias de que resulta el que las traen con mucha convenienzia y sin riesgo de las fragattas de guerra de su magestad y de las de sus aliados y las conducen a menos costa que los dichos bassallos del rey nuestro señor quienes an de correr los riesgos de la mar y de las fragattas de Françia, yntterviniendo mucha dilaçion y atrassamiento en la navegacion caussando lo uno y otro la ruina y perdiçion total del negoçio de tal suertte que a menos de que su magestad (Dios le guarde) sea servido de proovir en el reyno de Navarra y Aragon la comunicacion con Baiona y admision de los jeneros que sus vecinos asta aqui an yntroduçido sin enbarazo alguno no pueden los dichos vassallos de su magestad esperar ningun remedio...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1693).

aludido que inmediatamente después de esta paz los comerciantes holandeses extendieron y afincaron sus redes comerciales en la Península Ibérica, en connivencia, entre otros, con los grandes comerciantes de San Sebastián. En adelante, los comerciantes holandeses alcanzaron una privilegiada posición en sus relaciones con España. Pero si la competencia holandesa no fuera poca, la Paz de Münster contenía además otras cláusulas muy perjudiciales para la economía de Flandes, como era la entrega a Holanda de la desembocadura del Escalda que suponía el cierre de la salida al mar de Amberes. En suma, el comercio y la industria flamencos se veían seriamente afectadas por la competencia holandesa. De todas maneras, a pesar de la paz firmada entre ambas potencias y a pesar de la continúa demanda de España, Holanda nunca estableció un entramado diplomático que era habitual en la época y tampoco se decidió a establecer una alianza formal con España. La firma de un acuerdo de asistencia mutua se retrasó hasta que se decidieron a ello ante los preparativos de Francia para la invasión de Holanda en 1671; acuerdo que quedó sellado en el Tratado de La Haya de 1673 en plena Guerra de Holanda. Por supuesto, los comerciantes y fabricantes flamencos eran los principales afectados por este proceso de acercamiento hispano-holandés; acercamiento que se tradujo en una nueva guerra devastadora contra Francia⁴⁹⁹. Una vez más, como había sucedido durante la Guerra de la Devolución (1667-1668) Flandes se convirtió en el campo de operaciones de los enfrentamientos imperialistas entre España y Francia.

Este era el contexto en el que se concedió a los flamencos la equiparación de derechos y privilegios con el resto de los vasallos peninsulares de la Corona. Hay que tener en cuenta que muchos de los comerciantes flamencos asentados en San Sebastián, decidieron su traslado a Gipuzkoa para huir de las continuas agresiones que sufrían en Flandes. Muchos eran vecinos de plazas flamencas que, tras ser conquistadas, pasaron a la soberanía de Francia, lo cual suponía la separación con respecto a sus redes comerciales, desplegadas entre Flandes y la Península. Ello debió impulsarles a muchos a trasladarse a Gipuzkoa, territorio con el que mantenían estrechas relaciones comerciales y que mantenía estrechos vínculos con los súbditos franceses -merced a los Tratados de Conversa firmados con Lapurdi-, al tiempo que permanecía exenta, de algún modo, de las agresiones de Francia. Por supuesto, para disfrutar de las ventajas que Gipuzkoa ofrecía a los comerciantes flamencos para continuar con sus intercambios con los territorios flamencos que permanecían bajo soberanía tanto de España como de Francia, era de gran importancia el que llegaran a ser miembros de pleno derecho en la sociedad guipuzcoana de la época. Es de destacar que el decreto municipal de 1686, prohibiendo a los extranjeros comerciar al por menor, coincidía precisamente con el período de paz iniciado en 1684 con la Tregua de Ratisbona, que ponía fin a un nuevo enfrentamiento entre España y Francia, la Guerra de las Reuniones (1683-1684), y que se saldó con la ocupación de nuevas plazas flamencas por Francia.

De todas maneras, admitiendo las influencias, no se puede sostener que el aumento de la presencia flamenca, merced a la Real Cédula de 1676, contribuyera directamente en la promulgación del decreto de 1686. Aunque es cierto que la mayoría de los comerciantes encausados eran flamencos, el decreto afectó también a otros de distinta nacionalidad.

499 De hecho los intereses económicos flamencos fueron uno de los principales escollos al que se tuvo que enfrentar la Monarquía española en su política de acercamiento hacia Holanda emprendida desde 1648. Véase al respecto: HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 61-65, 83-242.

Animado, quizás, por el éxito obtenido por Juan de Cardon, días más tarde Juan de Belon, comerciante milanés, residente en San Sebastián, demandaba también ante el tribunal del Corregimiento, que, a pesar del decreto de la ciudad, se le permitiera la libertad de comerciar al por menor. Alegaba que además de ser súbdito del mismo soberano, residía en San Sebastián desde hacía 24 años, donde se había casado y había tenido familia. Una vez más, el Corregidor sentenció en contra del decreto del Regimiento de San Sebastián, autorizando a Belon el ejercicio del comercio al por menor⁵⁰⁰.

Ante esta situación los tenderos y pequeños comerciantes de San Sebastián decidieron emprender acciones para que se les reconociera la exclusiva de comerciar al por menor. El Regimiento de San Sebastián atendió sus demandas, confirmando en agosto de 1686 su anterior decreto que prohibía a los comerciantes extranjeros, residentes en la ciudad, el ejercicio del comercio al por menor. No contentos, la agrupación de comerciantes-tenderos de San Sebastián, integrado por José de Biguezal, Juan de Larraar, Sebastián de Larreandi, Pedro de Menchaca, Nicolás Manier, Pedro de Zubiri, Ignacio de Oiarzabal, Carlos Juan Tarin⁵⁰¹, Juan de Echebelz y Martín de Aznariz, interpuso una demanda ante la justicia ordinaria de la ciudad contra Julián Mas, comerciante flamenco residente en San Sebastián, originario de Lille o Lila, ciudad anexionada por Francia en el curso de la Guerra de la Devolución, y contra su suegra Mariana de Lezama, para que dejaran de comerciar al por menor⁵⁰².

El apoyo del Regimiento a las demandas de los tenderos se explica por la oposición de los grandes comerciantes a que algunos miembros de su grupo social se dedicaran al comercio al por menor. Efectivamente, iniciado el pleito, a principios de septiembre de 1686 los grandes comerciantes, naturales y extranjeros, agrupados bajo la denominación de “mercaderes de lonjas y hombres de negocios”, elevaron al Regimiento de la ciudad un memorial en contra de las pretensiones de Julián Mas⁵⁰³. Consideraban que de acceder a las pretensiones de Julián

500 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1686.

501 Activo corsario, al mismo tiempo, que inició su andadura en el corso en 1667 como mosquetero y artillero, llegando para la década de los 90 a ser un importante armador de fragatas corsarias. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 446-447.

502 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/45.

503 “Pedro de Arosemena Garmendia, Fernando Ansorena de Garaioa, Martin de Lans, Phelipe Dubois, don Pedro Phelipe Dubois, Simon Farbacques, Joseph de Corbisier, Thomas Brit, Miguel de Yllarregui, Santiago Claesens, don Pedro Morgan, Joseph de Gradi y Guillermo Fanclanq, mercaderes de lonjas y hombres de negocios en esta ciudad ponemos en la notificación de VS de como a llegado a la nuestra que Julian Mas mercader flamenco y de lonxa que a tenido y tiene su trato en comerzio en la misma conformidad que nosottros haciendo las ventas de todas mercaderias como tal mercader de lonxa por maior y por piezas en todo el tiempo durante su asistencia en esta ciudad asta agora que a tratado y ttrata de vender mercaderias por menor bareado en las lonxas de su cabaña por medios de Mariana de Lezama su suegra para hacer las venttas de los generos por menor, siendo como es tal mercader de lonxa, caso tan inusitado que ningun tiempo asta el intento y pretenzion del dicho Julian se a experimentado cosa de la calidad tan perniziosa y perjudicial al comerzio todo de esta ciudad que si se diera lugar // (fol. v.) (ILEGIBLE) se experimentaria el gravisimo inconveniente que se dexa considerar imposibilitandonos a todos los mercaderes de lonxa naturales de estos reinos y demas extrangeros que residimos en esta ciudad en hacer las ventas de nuestras mercaderias extinguiendo el comerzio, de calidad que en la materia dandose lugar al intento del dicho Julian quien seria el hunico y solo en él tal comerzio, pribandonos a todos los demas mercaderes de lonxa por lo que no abria compradores naturales y pasaria mas adelante el caso de forma que se extinguirian las rentas de VS en que consiste su conserbazion en lo que se contribue de lo que procede el comerzio, y esto totalmente faltaria que con la concurrencia nuestra y de

Mas los grandes comerciantes, naturales y extranjeros, que se dedicaban al comercio al por mayor, experimentarían gran quebranto. Afirmaban que perderían una parte importante de su clientela, que no era otra que los pequeños comerciantes y tenderos, que les adquirían las mercancías para su posterior reventa al por menor. En suma, si Julián Mas se dedicara a esta modalidad de comercio, arruinaría a los pequeños comerciantes y los grandes perderían esa clientela. De sus afirmaciones se deduce que Julián Mas era un comerciante, hasta entonces dedicado únicamente al por mayor, pero pretendía participar en el pequeño comercio por medio de su suegra, Mariana de Lezama, que era quien ejercía el oficio de tendera.

Es decir, de todos los datos empleados hasta el momento se deduce que la intervención de los grandes comerciantes en el comercio al por menor, modalidad mucho más modesta en cuanto a los beneficios que producía, era un hecho excepcional. Los grandes comerciantes que obtenían pingües beneficios del gran comercio internacional, en general no se mostraban interesados por las minucias del comercio al por menor que se desarrollaba en San Sebastián. Efectivamente, los casos de grandes comerciantes deseosos de participar en el comercio al por menor, analizados hasta el momento, son verdaderamente anómalos y parece que fueron las obligaciones familiares las que les empujaron a ello. En el caso de Julián Mas es evidente, pues se había casado con la hija de una familia de pequeños comerciantes-tenderos, negocio que continuaba regentando su suegra. También, en los casos de Juan de Cardon y Juan de Belon, aunque no se mencione de forma expresa, ambos afirmaban que poseían tiendas y que sus esposas eran de San Sebastián, lo que conduce a pensar que eran ellas las que regentaban aquellos establecimientos. Puede que el eventual aumento de casos de grandes comerciantes dedicados al comercio al por menor, empujara al resto de sus colegas, extranjeros u originarios de San Sebastián, a oponerse a dicha práctica por las pérdidas que, irremediablemente, padecerían con su multiplicación.

Esta hipótesis cobra mayores visos de realidad tras la lectura del memorial elevado por Julián Mas a la Provincia, solicitando su apoyo en el pleito. En este escrito se confirma que, además, de él, los únicos comerciantes extranjeros que se dedicaban al comercio al por menor, eran los mencionados Juan de Cardon y Juan de Belon, y el francés Juan de Echeberria, que, como aquéllos, ejercía esta modalidad tras vencer a la ciudad en un pleito.

ottros mercaderes de lonxa que asistieren al trato por lo que contribuien se a mantenido y se mantiene VS. Lo qual faltaria tambien dandosele lugar al intento del dicho Julian con total destruccion de VS en su conserbazion decaiendo el ingreso de sus rentas extinguiendose el tal trato y comerzio emposibilitado VS sin que se pueda mantener ni corresponder a las muchas obligaciones en que se alla constituido en la satisfazion de tantos enpeños y gastos tan considerables que se le ofrezan anualmente a tanta considerazion y consecuencia en la paga del aloxamiento de la doctazion de infanteria de este presidio y asistencia asi tambien de las lebas de marineria e infanteria con que sirve VS a Su Magestad en los casos que se ofrezan y en otros casos tan continuos savidos y notorios de que // (fol. r.) se haze evidencia, se allaria precisado [sin el] comerzio a que sus vezinos contribuiesen para (ILEGIBLE) obligaciones en que VS se alla constituido qu (ILEGIBLE) no poco sencible y es cierto tambien pribaria Julian a todos los naturales mercaderes de tienda el que pudiesen vender sus mercadurias por menor en que ttanto interesa el comerzio inposibilitandolos el que pudiesen corresponder con las muchas obligaciones en que se allan constituidos de forma que el daño siempre resecebiria el comerzio y no es razon que porque se manttenga uno se pierda totalmente el tal comerzio que es lo que a VS le ponemos en considerazion suplicandole con el rendimiento que devemos se sirva de tener a bien de reparar este inconbiniente tan grande por politica y materia de su buen gobierno y conserbazion del trato y comerzio prohibiendosele en aquella bia y forma que hubiere lugar al dicho Julian Mas como a tal mercader de lonxa el que por si ni por medios de la dicha su suegra, ni por otra interposita persona pueda pasar a su intento ni pretension..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/45).

Por lo demás exponía que se les debía reconocer la libertad de comerciar según la modalidad que desearan, pues la pretensión de los tenderos era contraria a los Fueros y al decreto adoptado por las Juntas Generales de 1668 en Mutriku, que autorizaba a los comerciantes extranjeros el comercio al por menor. Añadía que acceder a las demandas de los tenderos supondría el establecimiento de un estanco o monopolio, el encarecimiento de las mercaderías y, en suma, la ruina del comercio de Gipuzkoa⁵⁰⁴. Es decir, Mas recurría a las

504 “Muy Noble y muy Leal Provincia de Guipuzcoa. Julian Mas mercader en la noble y leal ciudad de San Sebastian, natural de los estados obedientes de Flandes, Dice que él y Mariana de Lezama su suegra por memorial que dieron de la copia que exhibe en la ultima Junta General representaron a VS en ella la razon que tienen para que en la dicha ciudad de San Sebastian y en lo resto del distrito de VS puedan vender libremente sus mercaderias en tiendas publicas por maior y por menor sin embargo de la contradicion que hacen los tenderos de la dicha ciudad con el leve motivo de ser extranjero el suplicante y suponer que en perjuicio de ellos no puede vender por menor por si ni por interposita persona y por lo consiguiente tampoco por medio de la dicha Mariana de Lezama su suegra aunque ella es natural de esta provincia. Y la resolucion de este negocio se sirvio VS suspender asta el informe de los diputados que nombro para conferenciar con los de la provincia de Alava cuiu caso ha llegado, habiendo resultado de la dilacion al suplicante considerables quiebras de no haver vendido ni vender por menor en la dicha ciudad en el tiempo intermedio los quales se an de hacer intolerables no sirviendose VS de aplicar prompta providencia a tanto inconveniente como resulta de la pretension de los tenderos introducida sin fundamento alguno contra la causa publica, los fueros, buenos usos y // (fol. r.) costumbres, libertades, esenciones y diversos decretos de VS que los mantienen y conservan, a cuiu fin por esta misma causa acuerdo VS en su Junta General de la Noble y Leal villa de Motrico el año de 1668 que los extranjeros pudiesen vender libremente por maior y por menor y se les defendiese a voz y costa de VS querellandose de los que tratasen de impedirlo, en cuiu cumplimiento la Diputacion de VS en la dicha ciudad con pareceres que tomó salió a esta causa a voz y costa de VS que se sirvio de librar el gasto que hubo en ello y la dicha ciudad aunque al principio otorgo poder para defensa de los tenderos despues lo revoco habiendo reconocido ser perjudicial a todos la pretension de los dichos tenderos, como no se puede dudar atendiendose a que se reduce a estancar mercaderias en esta provincia y obligar a los naturales y havitadores de ella a comprar mas caro por segunda o tercera mano pudiendo comprar de los extranjeros con la comodidad que da el empleo de la primera mano, y la dureza del intento de los tenderos se manifiesta por lo mismo que alegan por unico fundamento suio que es decir que ellos no se podran mantener porque los extranjeros podran vender mas barato con que cargara en ellos todo el empleo, y esto mismo califica y convence que derechamente se oponen al bien publico que consiste en la maior utilidad comun y al aumento del comercio que depende de la maior libertad y a las grandes esenciones de VS que consisten en la franqueza conservada siempre por sus loables fueros por cuiu razon, que en todos tiempos andó tan ponderada y seguida, nunca a permitido VS semejante estanco en su distrito, lo que mas es tampoco a querido dar // (fol. v.) preferencia a la sal de la villa de Salinas con ser fruto de la misma tierra, lo que no procede en las mercaderias de esta disputa que todas son estrañas. Y esto mismo a echo VS con las grasas de los armadores de la dicha ciudad que con estar declaradas por fruto de la tierra tambien les a prohibido VS la preferencia que an pretendido contra las grasas de fuera sin embargo de lo mucho que importa la conservacion de los dichos armadores. Asi mismo embarazo VS a los calceteros la prohibicion que quisieron poner a los sastres en vender medias de cordellate y a los cordoneros el impedimiento que quisieron poner a la introduccion de los botones de Francia. Y esto sin embargo de ordenanzas confirmadas por cedulas reales que tenian para ello, y aun paso VS a multarlos con demostraciones muy exemplares y especiales. Y con estas y otras semejantes resoluciones de que esta lleno su archivo a mantenido y conservado VS en su justicia y punto las essenciones y libertades que le competen. Y si oy se diese lugar a la pretension de los dichos tenderos se contravendria sin genero de duda a todas ellas con unibersal dolor de todos los naturales de esta provincia en gravisimo daño suio por que se fundaria estanco de dichas mercaderias y a su exemplo se formaria el mismo en los demas generos y oficiales, siguiendose en cada cosa precisamente una notable carestia y resultando tambien la total destruccion del poco comercio que ay porque consiste en los estrageros y estos faltandoles la libertad de poder vender por maior y por menor es preciso se retiren a otras tierras porque quedarian sin mas medio que el de vender a los mismos tenderos que quisiesen que no quisiesen o no (sic) vender nada a nadie y avia de ser al fiado y la paga (ILEGIBLE) Y quando quisiesen los tenderos pues todo dependeria de su arbitrio // (fol. r.) y voluntad con lo que es incompatible no solo el atraer el comercio sino tambien el conservarle, siendo asi que la abundancia es la causa total de la baratez y el comercio la debe abundancia (sic) y el nervio principal de todos los reinos y provincias y el maior atractivo suio la libertad. Y los tenderos tratan de confundirla atropellando por todo y lo que intentan se resiste tambien de notorio al derecho comun y leies reales en cuiu disposicion es permitido a todos asi extranjeros como naturales el bender libre y publicamente asi por maior como por menor y esto mismo se esta practicando en la misma ciudad por Juan Cardon flamenco que lo a vencido por pleito en el correjimiento, por Juan Velon extranjero tambien

mismas razones que condujeron a la Provincia a adoptar decisiones tan trascendentales para la economía marítima guipuzcoana, como no aceptar la preferencia de venta de grasas naturales sobre las extranjeras. Consciente Mas de la oposición de los restantes grandes comerciantes, al final de su memorial añadía la acusación de que los comerciantes naturales de San Sebastián obligaban a los ferrones a venderles todo el hierro por un precio prefijado, impidiéndoles hacerlo a los extranjeros. Falsa acusación, como más adelante se comprobará, que lo único que pretendía era presionar, de alguna manera, al resto de sus colegas.

Las vacilaciones de las autoridades de la Provincia, observadas en este caso, a la hora de apoyar sus demandas, tal como el propio Mas advertía en su memorial, puede que fueran el reflejo de las presiones y gestiones hechas por los grandes comerciantes de San Sebastián. Efectivamente, el propio Consulado de San Sebastián remitió una comunicación a la Provincia, afirmando que las pretensiones de Mas eran contrarias al comercio. La Provincia recurrió a la consulta del licenciado Martín de Urquiola, quien dictaminó que debía apoyar a Mas en el pleito contra los tenderos de San Sebastián, quienes, a su vez, gozaron del apoyo del Regimiento de su ciudad. El alcalde de San Sebastián, a primeros de marzo de 1687, sentenció en contra de Julián Mas, pero éste recurrió a la Chancillería de Valladolid, que solicitó la remisión de los autos. Mientras continuaba el pleito en aquel tribunal, cuya sentencia se desconoce, los grandes comerciantes de San Sebastián no cejaron en su empeño y continuaron con sus gestiones ante las autoridades de la Provincia. En mayo de 1687 remitieron una copia del memorial, que meses antes presentaron ante el Regimiento de San Sebastián, en contra de las pretensiones de Julián Mas. Este hecho constituye otra prueba de que los “comerciantes de lonja” fueron quienes en el Regimiento instigaron la opinión en contra de que colegas suyos ejercieran el comercio al por menor, o, al menos, procuraron que prosperaran las demandas de los pequeños comerciantes.

De todas maneras, es muy llamativo el ensañamiento de las autoridades y de los grandes comerciantes de San Sebastián, originarios y de procedencia extranjera, en contra de que Julián Mas ejerciera el comercio al por menor. Oposición, que no llegó tan lejos en otros casos ya citados, y que tampoco se justifica dado el alcance tan minoritario y residual del fenómeno de la dedicación de un comerciante mayorista al comercio al por menor. Además,

por pleito vencido en el dicho correjimiento por Juan de Echeverria frances que así mismo lo a vencido por pleito en el dicho correjimiento y por los demas extranjeros que quieren aplicarse a la dicha venta por menor. Y a vista de tan llana razon y clara expresion y el grande interes de las exenciones y libertades de VS no puede dejar de causar la maior admiracion el que los tenderos intenten con contravencion a los fueros de VS y al respecto devido a los acuerdos y resoluciones suias pretendiendo que no puedan hacer lo que hacen y deven hacer todos los demas, el suplicante y la dicha Mariana de Lezama su suegra siendo ella natural de esta provincia y él residente en ella tanto tiempo ha, casado con hija tambien de esta provincia de que tiene hijos y vasallo natural del Rei nuestro señor. En consideracion de todo lo que suplica a VS muy rendidamente y sin dilatarlo mas sea servido de tomar en la materia la prompta y eficaz resolucion que requiere su gravedad con la grande providencia que acostumbra atendiendo tambien a que los dichos tenderos estan confederados // (fol. v.) y conligados por escritura a litigar a costa y contribucion comun esta causa en todas instancias contra qualquier determinazion de VS dando en ello pernicioso exemplo a los demas tenderos de los otros lugares de su distrito que agoardan al paradero de esto, en que recevira merced con justicia de la grandeza de VS.

Tambien representa a VS que tampoco se a reparado todavia el daño que causan los mercaderes naturales de la dicha ciudad obligando a los ferrones a que por el tanto vendan a ellos el fierro que llevan a la lonja prohibiendoles el venderlo libremente a los estrangeros o a quien quisieren segun su maior comodidad.” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/45).

otros acontecimientos en que estuvo inmiscuido Julián Mas inducen a pensar en la existencia de otras motivaciones soterradas tras su pretensión de dedicarse al comercio al por menor y tras la férrea oposición hallada en San Sebastián. Efectivamente, a pesar de ser vecino de San Sebastián, justo un año después de estos acontecimientos, en 1688 Julián Mas y sus hermanos Santos, Matías y Pedro Jacobo demandaron ante el alcalde de Hernani su derecho a ser vecinos de pleno derecho en la citada villa. Es decir, vecinos con capacidad no sólo de tener voz y voto en los ayuntamientos vecinales, sino también de ejercer cargos municipales. Apoyaban su petición con la presentación de probanzas de hidalguía que atestiguaban que eran hidalgos, limpios de sangre y de reconocida fama en Lila o Lille, su ciudad de origen, donde habían ejercido ellos y sus antepasados cargos reservados a nobles. La sentencia del alcalde de Hernani, de finales de 1688, reconoció como a vecinos de la villa su derecho a ejercer cargos públicos.

Esta sentencia fue confirmada por las siguientes Juntas Generales de la Provincia, congregadas en mayo de 1689 en Zarautz, aunque con advertencia de que “...*para gozar de los ofizios y libertades que los demas hixosdalgo dispone la dicha sentencia aia de tener millares equibalentes a hordenanzas confirmadas...*”. Es decir, para gozar del ejercicio de los citados cargos debía disponer de los bienes raíces estipulados por las ordenanzas municipales y provinciales. Para cumplir ese requisito Julián Mas había adquirido tiempo atrás el caserío “Paulorena” de Oiartzun, pero cuando acudió ante el concejo de este valle con la citada sentencia para que se le reconociera como otro vecino suyo de pleno derecho, con capacidad del ejercicio de cargos públicos, el alcalde no aceptó su demanda. Argumentaba el alcalde de Oiartzun que a pesar de ser hidalgo y de disponer de los bienes raíces necesarios no era apto para el ejercicio de los citados cargos por la sencilla razón de ser de origen extranjero, además, de Lille, ciudad entonces ya perteneciente a Francia, contra la que en aquellos momentos se reñía una nueva guerra, la de la Liga de Augsburgo (1688-1697). Apoyaba su negativa en la legislación real que prohibía el ejercicio de cargos públicos a extranjeros originarios de países ajenos a la soberanía del rey de España. Julian Mas buscó el apoyo de la Provincia en su pretensión de obtener en el valle de Oiartzun, más allá de la “vecindad activa” que se la había reconocido, la “vecindad pasiva” con capacidad de ostentar cargos públicos. En consecuencia, el valle, a principios de 1690 apeló al Consejo Real, iniciándose un contencioso en contra de Julián Mas y la Provincia que se extendió hasta 1697⁵⁰⁵.

De lo expuesto se desprende la idea de que mediante las acciones emprendidas en contra de que Julián Mas ejerciera el comercio al por menor, el Regimiento de San Sebastián pretendía evitar que accediera a convertirse en vecino de pleno derecho, con capacidad del ejercicio de cargos públicos. Puede que fuera dicha capacidad lo que algunos comerciantes flamencos pretendían obtener mediante su matrimonio con herederas de tenderos y pequeños comerciantes donostiarras. Efectivamente, el ejercicio de los oficios públicos podía servir de

505 Mientras tanto Julián Mas trató de afianzar su posición social y su prestigio procediendo en 1690 a la compra de la torre “Torrea” del barrio de Iturrioz de Oiartzun; una de las casas más prestigiosas del valle, construida hacia finales del siglo XV por Domingo de Sarasti, miembro de uno de los principales linajes de Parientes Mayores del valle. Véase acerca de los pleitos que enfrentaron a Julián Mas con el concejo de Oiartzun: ARAGÓN RUANO, A.: “La casa “Torrea” de Iturrioz: Historia y Patrimonio”, en: ARAGÓN RUANO, A. - AGIRRE-MAULEON, J.: *La casa “Torrea” de Iturrioz. Historia y patrimonio cultural*. Oyarzun: Oiartzungo Udala, 2003, pp. 44-52.

eficaz instrumento en manos de los comerciantes flamencos para fomentar sus redes comerciales frente a las de los holandeses, quienes por muchos privilegios que disfrutaban tenían vetado el acceso a los citados cargos por ser extranjeros originarios de países ajenos a los dominios de la Monarquía Católica. En lo sucesivo no hubo más episodios del enfrentamiento suscitado a raíz de la pretensión de algunos grandes comerciantes extranjeros de ejercer también el comercio al por menor. En ello debió influir el estallido de la Guerra de la Liga de Augsburgo en 1688, cuyo principal escenario fue de nuevo Flandes, no considerándose oportuno, dadas las circunstancias, la adopción de medidas que pudieran repercutir en la disminución del tráfico comercial que procedente de Flandes y Holanda transcurría por Gipuzkoa. Efectivamente, la documentación posterior transmite la idea de que el Regimiento de San Sebastián no adoptó, en adelante, ninguna medida más en contra de esta práctica. Tan sólo a mediados del siglo XVIII volvió a encenderse el conflicto en un contexto muy especial, que será estudiado en su momento.

6.2.4.2. Proteccionismo frente a la masiva llegada de productos extranjeros

La gran llegada de productos alimenticios y manufacturados desde el extranjero, merced a la amplia libertad otorgada a su introducción y al importante desarrollo, a su amparo, del comercio ilícito, motivó el descontento de los interesados en la producción de determinados bienes de gran importancia para la economía de Gipuzkoa, especialmente los productos férricos y los pesqueros. De manera que las autoridades de la Provincia, al tiempo que fomentaban la masiva llegada de productos extranjeros, se vieron precisadas a aplicar una puntual política proteccionista, encaminada a la protección de estas actividades de carácter estratégico. Política, en muchas ocasiones, enfrentada a los intereses de los pequeños consumidores y de los grandes comerciantes, dedicados a la negociación de dichas mercancías, independientemente de su procedencia. En suma, se generaron diversos conflictos entre los favorables y los contrarios a la aplicación de las mencionadas medidas proteccionistas, que se estudiarán a continuación.

Antes de nada hay que advertir que, además de los productos férricos y pesqueros, también otros expedientes se vieron envueltos en disputas suscitadas en torno a su protección frente a la competencia externa. El caso de las sidras es muy interesante para conocer las razones que movían a las autoridades de la Provincia y a la élite económica a promover o no determinadas leyes proteccionistas. En 1585 la villa de Errenteria inició acciones en el tribunal del Corregimiento en contra del concejo de la comunidad de Pasai Donibane, acusándola de importar sidra del extranjero, en contravención de los Fueros, que prohibían las importaciones de sidra hasta el total consumo de la cosecha propia de la provincia. Pasaia alegó que el derecho permitía el libre aprovisionamiento de víveres, adquiriéndolos donde mejor y más barato se hallasen. San Sebastián apoyó a Errenteria en el pleito y el Corregidor sentenció en contra de Pasai Donibane⁵⁰⁶. En suma, las autoridades provinciales y municipales y aún los grandes inversores en actividades marítimas de San Sebastián, propietarios además de muchas tierras y caseríos, se mostraban favorables a la libertad de comercio y de importación de víveres y manufacturas siempre que no lesionase sus intereses económicos. Así, siendo la

506 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 617.

sidra el principal excedente agrario de Gipuzkoa, se mostraban contrarios a su libre importación desde el exterior, impidiendo hacerlo incluso a los que carecían de su cosecha, caso de Pasaia.

Es más, tal como se ha puesto de manifiesto en el caso de la presencia de colonias de comerciantes extranjeros, los grandes comerciantes e inversores navales de Gipuzkoa, procedían a apoyar o no las reivindicaciones proteccionistas de determinados sectores productivos, a fin de favorecer sus propios intereses, muchas veces ajenos a los problemas de dichos sectores. Otro ejemplo muy ilustrativo al respecto es el de la industria textil. Interesados los grandes comerciantes y, también, las autoridades de la Provincia en la potenciación del tráfico lanero, no dudaron en oponerse a las peticiones de la industria textil de Gipuzkoa. Así, las Juntas Generales de 1595 celebradas en Tolosa no accedieron a las peticiones en contra de la extracción de la lana de la provincia presentadas por los oficiales caperos. Los manufactureros de capas, valiéndose de algún encargo de la Corona destinada a cubrir alguna necesidad de ropa, surgida en la construcción de galeones para la Armada en Pasaia, solicitaron, en nombre del servicio real la prohibición de la exportación de lanas guipuzcoanas⁵⁰⁷. Exponían que ciertos comerciantes se dedicaban a la adquisición de lanas en Gipuzkoa para su extracción a Francia o Navarra, en grave perjuicio para su actividad, que, lógicamente, se veía afectada por el encarecimiento de la materia prima. Por supuesto, las autoridades de la Provincia, conscientes de que cualquier pequeño cambio en el equilibrio de los factores que posibilitaban la continuidad del tráfico lanero en Gipuzkoa podría provocar su desvío a otras rutas, no admitieron las pretensiones de los caperos.

Paradójicamente, cuatro años después, en las Juntas Generales de 1599, reunidas en Azpeitia, a propuesta de San Sebastián se promulgó un decreto que prohibía la importación de lienzo de algodón portugués⁵⁰⁸. Entre las causas manifestadas por San Sebastián, además de insistir en la peor calidad del lienzo portugués, elaborado con algodón, en comparación con el lienzo de lino de manufactura propia, se afirmaba que las importaciones de lienzo portugués acabarían con la industria textil linera guipuzcoana, que, en el texto presentado, se equiparaba en importancia a la ferrona. En suma, las autoridades de San Sebastián, principal centro mercantil de Gipuzkoa, aparentemente en perjuicio de sus intereses comerciales, proponían medidas proteccionistas para una actividad industrial doméstica, por otra parte, de

507 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 8/18 Abril 1595.

508 “Por quanto como es notorio la sustança y ser prinçipal d’esta nuestra provincia de Guipuzcoa consiste en el trato e comerçio de fierro y lienço que de la cosecha de la tierra se aze porque en lo demas es muy esteril e por esperiençia se a visto y vee que el trato e aprobechamiento del dicho lienço se mengua y aniquilla con la abundança delos canicules e sinabacas e raças e mengalas e chantales y otros lienços de algodón que los portugueses meten e traen a la dicha provincia e sus billas alcaldias e lugares que son lienços tenues e de poca dureça e probecho e de mas presçio y de menos sustança e sanidad que el dicho nuestro lienço de la tierra, por conservar el trato comerçio e aprobechamiento del dicho lienço que es en evidente utilidad de la dicha provincia e de sus vezinos moradores e naturales e de los que en ella contratan en la dicha lenzeria e por quitar el abuso tan bano // (fol. 40 r.) como a avido e adelante podria aver con maiores danos e inconvenientes hordenamos e mandamoss que de aqui adelante ninguna persona de qualquier estado condiçion o dignidad que sea estrangero vezino o natural de la dicha provincia pueda meter ni bender en ella ni en las dichas sus billas alcaldias e balles e lugares ningun genero de los dichos lienços portugueses ni ningun mercader vezino ni natural de la dicha provincia pueda comprar ni traer ni usar aquellos ni ninguno dellos dentro del distrito d’esta dicha provincia...” (A.G.G.-G.A.O., R.12).

escasa importancia comercial. El objetivo final e inconfesado de esta medida no era el de potenciar los intereses de la pequeña industria textil guipuzcoana, en perjuicio de los grandes importadores. Al contrario, debe entenderse como parte de las maniobras emprendidas por los grandes comerciantes y las autoridades, a fin de presionar a los comerciantes y financieros portugueses, que pretendían el establecimiento de determinadas cargas fiscales y de asientos con la Corona, muy lesivas para sus intereses mercantiles. Maniobras, que, tal como poco antes se ha estudiado, desembocaron en la orden de expulsión de los comerciantes portugueses de 1605. La prohibición de las importaciones de lienzo portugués constituye, por tanto, un capítulo más de los enfrentamientos habidos entre los grandes comerciantes guipuzcoanos y los comerciantes-financieros portugueses. Capítulo que debió constituir una de las causas de la radical disminución de las importaciones de linaza portuguesa a Gipuzkoa, base de la industria textil linera guipuzcoana, y de los conflictos, anteriormente analizados, que en su entorno se suscitaron entre 1608 y 1610⁵⁰⁹.

De todas maneras, la negociación de los productos pesqueros consiste quizás el caso más paradigmático para el estudio de los eventuales apoyos u oposiciones de los intereses comerciales a la aplicación de determinadas medidas proteccionistas. En el capítulo de las pesquerías transoceánicas se ha puesto de manifiesto que desde finales del siglo XVI los interesados en dicha actividad demandaron medidas que protegieran o primaran la venta de sus productos, frente a la competencia extranjera. Ya en 1584, en las Juntas Generales, celebradas en Hondarribia, los interesados en la pesca del bacalao solicitaron la preferencia de venta de sus productos sobre los aportados por los franceses. Sin embargo, la Junta denegó la petición, considerando que dicha medida era muy nociva para la libre importación de productos alimenticios⁵¹⁰. Pero en 1613 eran los inversores en la actividad ballenera quienes solicitaron al rey la preferencia de venta de sus grasas frente a las extranjeras⁵¹¹. En esta ocasión, San Sebastián, principal centro mercantil e inversor en pesquerías, fue la que encabezó las iniciativas a favor de las reclamaciones de los inversores pesqueros y, aparentemente, en contra de los intereses comerciales de sus vecinos. Así, a propuesta suya, las Juntas Generales de 1617, celebradas en Segura, decidieron solicitar al rey la prohibición de las importaciones de grasa extranjera⁵¹².

Esta aparente actitud contradictoria de San Sebastián se debía a que, a principios del siglo XVII, las grasas de procedencia extranjeras constituían una mínima parte de las que se negociaban en los puertos guipuzcoanos, siendo la mayoría de producción propia. No obstante, había quien se interesaba en la negociación de grasas procedentes del exterior, especialmente de Lapurdi, de manera que ya en 1618 se produjeron las primeras desavenencias. Ese año San Sebastián volvía a insistir ante la Diputación, congregada en

509 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/22; CO MCI 816.

510 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 14/24 Noviembre 1584.

511 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/25.

512 A.G.G.-G.A.O., R.17.

Azpeitia, acerca de la conveniencia de perseverar en las gestiones para alcanzar la prohibición de importar grasas del extranjero. Pero, en esta ocasión, las autoridades de la Provincia, en vez de apoyar sin más esta propuesta, decidieron recurrir al consejo de sus consultores. Éstos dictaminaron que, a pesar de que los Fueros permitían la libre introducción de bastimentos o víveres del extranjero y la grasa de ballena siempre se había considerado como tal, en atención a la especial importancia de la actividad ballenera en la economía guipuzcoana, sería conveniente adoptar algunas medidas que protegieran a las grasas naturales frente a las importaciones extranjeras⁵¹³.

Era evidente, ante la magnitud de los intereses en juego, que la Provincia buscaba una solución de compromiso, y sus gestiones en este sentido fueron exitosas. Efectivamente, en vez de procurar la prohibición de la importación de grasas extranjeras, medida que lesionaba los Fueros, este mismo año de 1618 obtuvo una Real Cédula, que otorgaba la preferencia de venta a las grasas, aportadas por los guipuzcoanos, frente a los extranjeros⁵¹⁴. En cuanto a los labortanos, a la sazón, principales competidores de los balleneros guipuzcoanos, solicitaron en las Juntas Generales de 1619, reunidas en Ordizia, que sus grasas no fueran consideradas como extranjeras. La Junta aceptó los contenidos de la petición, autorizando la libre importación de grasa labortana⁵¹⁵. En el capítulo de las pesquerías transoceánicas se aludía a que, a partir de estas fechas se produjeron dos procesos de amplio desarrollo que, en lo sucesivo, condicionarían el desarrollo de las pesquerías y de la negociación de sus productos. Por una parte, aconteció la especialización de ambas flotas pesqueras, la guipuzcoana y la labortana, en distintas modalidades pesqueras. Efectivamente, la principal modalidad pesquera de la flota guipuzcoana sería la captura de ballenas, al tiempo que la de la labortana sería la pesca del bacalao, sin que, por supuesto, una ni otra abandonaran ninguna de las dos modalidades. Especialización que vino acompañada de una creciente interdependencia entre ambas flotas, en cuanto a la mutua provisión de capitales y de mano de obra especializada y en cuanto a la accesibilidad, primero, de los bacaladeros guipuzcoanos a los bancos terranoveses, bajo dominio francés, de la mano de los labortanos, y segundo, de los productos pesqueros labortanos al mercado hispano, de la mano de los comerciantes guipuzcoanos y vizcaínos.

Por otra, durante las décadas finales del siglo XVII se produjo una lenta pero progresiva decadencia de la actividad ballenera, principal modalidad pesquera guipuzcoana. Decadencia motivada por la progresiva retirada del capital guipuzcoano de las inversiones pesqueras. Esta retirada de las inversiones se produjo a medida que los comerciantes-inversores se fueron percatando de que, para continuar gozando de la negociación de los productos pesqueros, no necesitaban continuar financiando las costosas y peligrosas expediciones pesqueras. Aunque, las inversiones en estas expediciones nunca desaparecieron del todo mientras continuaron siendo rentables. Además, los comerciantes se percataron de que era preciso el mantenimiento de una flota pesquera, por mínimo que fuera, para continuar disfrutando de la

513 A.G.G.-G.A.O., R.17.

514 A.G.G.-G.A.O., R.18. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 52.

515 A.G.G.-G.A.O., R.18.

conurrencia de los productos pesqueros extranjeros.

Efectivamente, desde fines del siglo XVI, al tiempo que se reducían irremediabilmente las inversiones y la dedicación de los guipuzcoanos en la pesquería del bacalao, la negociación del que llegaba del exterior, sobre todo de Lapurdi, mayoritariamente se centraba en Bilbao. Disminuida radicalmente la negociación del bacalao en Gipuzkoa la negociación de la grasa de ballena, propia o extranjera, se convirtió en una de las principales que aún permanecían en San Sebastián, pues el tráfico de la grasa constituía un medio de primer orden para continuar disfrutando del de las lanas. Es más, a partir de los años 40 del siglo XVII, el mantenimiento de la negociación de las grasas de ballena llegaría a ser imprescindible para continuar participando en el tráfico lanero que progresivamente se desviaba a Bilbao y, a través del reino de Navarra, a Bayona. Los comerciantes de San Sebastián se percataron de que, para continuar gozando de la negociación de las grasas extranjeras, actividad que constituía, tras la decadencia de otros capítulos, una de las principales llaves para la participación de los guipuzcoanos en las redes comerciales internacionales, debían diversificar sus inversiones y gestiones. Por una parte, debían continuar disponiendo de una relativamente importante flota ballenera, imprescindible para la continuidad de las infraestructuras y de las redes de intercambio con el interior peninsular, precisas para la comercialización de las grasas extranjeras. Por otra, debían eliminar cualquier impedimento legal o fiscal que entorpeciera la llegada de las grasas extranjeras, especialmente de las labortanas. De manera que se enfrentaron a aquellos inversores pesqueros que pretendían la preferencia de venta de las grasas guipuzcoanas. En este punto hay que advertir que, en ocasiones, eran los mismos comerciantes-inversores, quienes, según las circunstancias, apoyaban una u otra postura, tal como se tendrá ocasión de comprobar más adelante.

Las autoridades de la Provincia también eran favorables al mantenimiento de las buenas relaciones con los labortanos, pues de ello dependía la continuidad de la llegada desde el extranjero de productos alimenticios de primera necesidad, especialmente en tiempos de guerra. Interrumpidas, prácticamente, las relaciones con los labortanos, debido al ambiente prebélico que se respiraba, en 1625 la Provincia obtuvo del rey una Real Cédula autorizando la libre importación de bacalao desde cualquier reino extranjero, en atención a que constituía un bastimento o producto alimenticio de primera necesidad⁵¹⁶. Pero tras los terribles acontecimientos bélicos, acaecidos entre 1635 y 1639, se produjo en el seno de la Provincia la ruptura entre los favorables a la aplicación de medidas proteccionistas, necesarias para la restauración de la flota pesquera y los contrarios, temerosos de que dichas medidas dieran al traste con la negociación de los productos pesqueros labortanos en Gipuzkoa. Una vez más, las autoridades provinciales trataron de buscar soluciones de consenso. Así, sin recurrir a conceder directamente la preferencia de venta a los productos pesqueros guipuzcoanos, trataron de fomentar la actividad pesquera procurando la exención de los pesqueros y sus tripulaciones de los servicios en la Armada y la rebaja de los derechos que el pescado guipuzcoano debía contribuir en concepto de Donativo⁵¹⁷. No obstante, las demandas de los inversores pesqueros iban mucho más lejos. A partir de este momento estalló el conflicto

516 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 59.

517 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17).

entre los interesados en la restauración de la flota pesquera, que demandaban mayores medidas proteccionistas, y los interesados en el comercio, que, por encima de todo, deseaban el mantenimiento de las relaciones comerciales con Lapurdi.

Ante las maniobras de los primeros, quienes en 1643 solicitaban a la Provincia, entre otras, la exención total del importe del Donativo para los bacaladeros guipuzcoanos y la preferencia de venta de los productos pesqueros propios⁵¹⁸, los comerciantes emprendieron las suyas, para que la Provincia consiguiese la libertad de comerciar con Lapurdi. Así, con la oposición encubierta de algunos interesados en las pesquerías de ballenas, en las Juntas Particulares de 1644, celebradas en Bidania, se acordó solicitar al rey la autorización para que los barcos labortanos pudiesen aportar sus productos pesqueros, víveres y efectos navales a los puertos de Gipuzkoa. Autorización que sería concedida ese mismo año⁵¹⁹. Frente a esto, los interesados en las cacerías balleneras no se rindieron y ese mismo año obtuvieron una Real Cédula que les concedía la preferencia de venta de grasas⁵²⁰. Las consecuencias fueron inmediatas y muy nefastas para la continuidad del comercio de las grasas en San Sebastián. Efectivamente, tal como denunciaban a principios de 1646 los mayordomos de la Cofradía de San Pedro de San Sebastián ante la Diputación, congregada en la misma localidad, la negociación de las grasas labortanas se trasladó a Bilbao donde además, no se respetaba la preferencia que los balleneros guipuzcoanos pretendían gozar⁵²¹. A pesar de ello, los interesados en la actividad ballenera obtenían en 1649 la confirmación real de la preferencia de venta⁵²².

Los comerciantes de San Sebastián, con el apoyo de las autoridades de la Provincia, recurrieron a la aplicación de un instrumento legislativo, que acabara definitivamente con el peligro de verse desprovistos del tráfico mercantil, en grave perjuicio de los intereses comerciales y del abastecimiento alimenticio de la provincia, a raíz de la guerra entre Francia y España y de las medidas proteccionistas favorables a la venta de grasa guipuzcoana. El instrumento en cuestión fue el Tratado de Conversa sellado con los labortanos en 1653. Este tratado contemplaba, entre otras, la libre comercialización de los productos pesqueros labortanos en Gipuzkoa. La dependencia de las pesquerías de bacalao guipuzcoanas de la mano de obra especializada labortana, del permiso francés para acudir a Terranova, amén de la necesidad de las pesquerías, en general, del mantenimiento de las buenas relaciones para evitar los ataques de los corsarios franceses y berberiscos y para proveerse de los efectos navales necesarios para aprestar las embarcaciones, fueron instrumentalizadas por los comerciantes de San Sebastián y de Bayona, para que los inversores pesqueros aceptaran la inclusión de dicha condición en el Tratado. Es decir, sin el permiso para la libre venta de

519 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

519 A.G.G.-G.A.O., R.26; JD IM, 1/10/45; R.26. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74. Véase el documento nº12 del Apéndice Documental.

520 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 76.

521 A.G.G.-G.A.O., R.26.

522 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 76.

productos pesqueros labortanos no había Tratado de Conversa y sin el Tratado era imposible la continuidad de las pesquerías. En suma, con la firma del Tratado de Conversa los comerciantes de San Sebastián consiguieron la superación de los dos principales escollos que perjudicaban a la continuidad de la negociación de las grasas en su puerto, por una parte concluyeron los enfrentamientos bélicos y por otra eliminaron la preferencia de venta de las grasas guipuzcoanas que motivaba el desvío del tráfico de grasas extranjeras a Bilbao.

En lo sucesivo, al inicio de nuevas guerras entre Francia y España les sucedió el restablecimiento del Tratado de Conversa que permitía el libre comercio entre Gipuzkoa y Lapurdi, sin que se contemplara ninguna preferencia para las grasas aportadas por los balleneros guipuzcoanos. Las acciones de los favorables al establecimiento de medidas proteccionistas, conscientes de la necesidad de las Conversas en tiempo de guerra, se concentraron en lo sucesivo en los períodos pacíficos de entreguerras, en que no había impedimentos para comerciar con Francia, con lo que consideraban que tampoco había razones para proseguir con el trato igualitario otorgado a los productos pesqueros labortanos. Trato igualitario que, a su juicio, no era más que una concesión hecha a los labortanos, en contrapartida de otras ventajas comerciales que el Tratado de Conversa contemplaba. Así, tras la Paz de los Pirineos de 1659, en las Juntas Generales de 1664, reunidas en Segura, consiguieron la exención de los bacaladeros guipuzcoanos de pagar el impuesto del Donativo⁵²³. Tras el inicio de la Guerra de Devolución en 1667 se restableció el Tratado de Conversa en los mismos términos que en 1653. Pero en 1669, al año siguiente de la conclusión de la guerra con la Paz de Aquisgrán, los inversores en la actividad ballenera reclamaron al Corregidor que obligara a los comerciantes y a las autoridades de la Provincia al cumplimiento de las reales cédulas que otorgaban la preferencia de venta a las grasas de los guipuzcoanos. El Corregidor emitió un auto, ordenando el cumplimiento del contenido de las mencionadas cédulas. Auto que fue trasladado por los inversores balleneros al Consejo de Guerra para procurar su confirmación.

El Regimiento de San Sebastián, controlado por los comerciantes, viendo peligrar la continuidad de la negociación de las grasas en su término, en 1669 elevó un memorial a la Provincia oponiéndose a la restauración de la preferencia intentada por los balleneros. Argumentaba que su aplicación constituiría el establecimiento de un estanco o monopolio favorable a los balleneros y que provocaría la huida de la negociación de las grasas a Lapurdi. Ello supondría el fin de las relaciones mercantiles con dicho territorio y, en suma, de las importaciones de víveres, de las exportaciones de hierro al norte de Europa, así como la definitiva ruina de las pesquerías que precisaban de la mano de obra y de capitales labortanos⁵²⁴. Los comerciantes de San Sebastián, a fin de salvaguardar la continuidad de la negociación de las grasas en la ciudad, no mostraban ningún reparo por promover medidas lesivas para la continuidad de las pesquerías guipuzcoanas. Lo importante era continuar disfrutando de la negociación de las grasas, independientemente de su procedencia, requisito indispensable para seguir participando en las redes comerciales del Atlántico europeo.

523 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6.

524 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. XXII, doc. 61.

De todas maneras, los intereses comerciales no habían conseguido hacerse con el control total de las instituciones de gobierno de la Provincia, ni de San Sebastián, lo cual contribuyó al alargamiento del conflicto. Era en los órganos permanentes de las instituciones donde predominaban las tesis defendidas por los comerciantes, pero en los órganos colegiados persistía la división de opiniones, predominando, según las circunstancias, las favorables a los comerciantes o a los balleneros. Así, cuando el Regimiento de San Sebastián, a fin de obtener la financiación necesaria para iniciar acciones en el Consejo de Castilla contra el auto del Corregidor a favor del cumplimiento de la preferencia de venta de la grasa guipuzcoana, convocó la Junta de “vecinos especiales”, los favorables a la aplicación de la preferencia acudieron en masa a la reunión y detuvieron los proyectos del Regimiento. Sin embargo, esta institución, no cejó en su empeño y decidió recurrir en demanda del apoyo de la Provincia. Los inversores y armadores de balleneros también expusieron sus razones ante las Juntas Generales de 1669, congregadas en Mondragón. No obstante fueron las tesis de los comerciantes de los grandes municipios guipuzcoanos, como San Sebastián y Tolosa, las que prevalecieron y la Junta decretó que no había razones suficientes para cambiar los términos del acuerdo con Lapurdi en lo relativo a las grasas. Hay que advertir que el procurador de San Sebastián, designado por la Junta de “vecinos especiales”, fue el único, junto con el de Oiartzun, que se opuso a este decreto⁵²⁵.

Pero el triunfo de los comerciantes era aun muy precario, pues los apoyos de la Provincia podían variar, en función de la composición de las sucesivas Juntas. Hecho que sucedió en las siguientes dos Juntas Generales de 1670, celebradas en San Sebastián y en Hernani, respectivamente. En ellas predominaron las opiniones de los balleneros y decretaron que las grasas de los naturales fuesen preferidas a las de los extranjeros⁵²⁶. Con la entrada de España en la Guerra de Holanda en 1673 y el reinicio de las gestiones para la nueva firma del Tratado de Conversa, hecho acaecido en 1675, se mitigó la “guerra” entre los intereses comerciales y pesqueros en liza⁵²⁷. Con el fin de la guerra, tras la firma del Tratado de Nimega en 1678, los comerciantes de San Sebastián temerosos de que las acciones de los balleneros a favor de la preferencia y las vacilaciones de las instituciones lesionaran irremediablemente el tráfico comercial de la ciudad, se decidieron a zanjar de una vez el problema, no ya recurriendo únicamente a la defensa de sus intereses, sino promoviendo la aplicación de medidas legislativas contrarias al desarrollo y a la pervivencia de las pesquerías. Es decir, para salvaguardar su actividad comercial debían sacrificar la continuidad de las pesquerías o, cuando menos, reducir su importancia socio-económica y, sobre todo, su anterior predicamento en las instituciones de gobierno. Inicialmente, las medidas promovidas eran encubiertas bajo la apariencia de ser favorables también a los intereses pesqueros. Es el caso del nuevo reglamento para la recaudación del impuesto del Donativo, elaborado por una comisión creada en las Juntas Generales de 1680, celebradas en San Sebastián. Este reglamento aunque aparentemente favorecía los intereses pesqueros, pues eximía del pago a todos los guipuzcoanos, incluso a los marineros y capitales empleados en pesqueros

525 A.G.G.-G.A.O., R.31.

526 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,10.

527 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

labortanos, realmente extendía la exención a éstos últimos, que constituían el principal competidor de los pesqueros guipuzcoanos⁵²⁸.

Posteriormente, a medida que los distintos organismos de gobierno municipal y provincial pasaban bajo el control de los intereses comerciales, las medidas y las actitudes se fueron haciendo más expresas. Así, los balleneros consiguieron que las Juntas Generales de 1691 promulgaran un decreto mandando que los labortanos tuviesen que manifestar o declarar ante las justicias ordinarias las grasas que introdujesen en Gipuzkoa, tal como se hacía con los restantes productos provenientes del extranjero. Pero la Diputación u órgano permanente de la Provincia, encargado de hacer cumplir sus decisiones, de manera premeditada descuidó el cumplimiento de este decreto⁵²⁹. Iniciada la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697), en las gestiones conducentes a la firma de un nuevo Tratado de Conversa con Lapurdi se pusieron de manifiesto las transformaciones que habían acaecido desde los inicios del siglo XVII en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa. El rey manifestó su negativa a aceptar dos de los capítulos del Tratado, concretamente el 5.º que salvaguardaba a los barcos de ambos territorios, provistos de los pertinentes pasaportes, de los ataques cometidos por los corsarios y el 10º que autorizaba el libre acceso de las embarcaciones de los firmantes del Tratado a los puertos de ambos territorios. Es decir, dos artículos claves para el mantenimiento de la actividad comercial, pero no tan imprescindibles para las pesquerías. De hecho, en 1693 la Provincia, consciente de que la actividad mayoritaria de Lapurdi era la pesca, trató de alcanzar el acuerdo con los labortanos sin la inclusión de ambos capítulos.

Al igual que sucedía en Gipuzkoa con San Sebastián, la ciudad de Bayona, dedicada especialmente a la negociación de las lanas provenientes de Navarra, se opuso a la actitud favorable al acuerdo mostrada por la Provincia de Lapurdi. Para los comerciantes bayoneses lo que estaba en juego era la continuidad, en su ciudad, del comercio de las lanas que sin ambos capítulos no se beneficiaría en absoluto. Es más, la única beneficiada sería San Sebastián, principal candidata para apropiarse del tráfico lanero que acudía a Bayona. Los comerciantes de Bayona no se equivocaban, pues sus colegas de San Sebastián aprovecharon la ocasión de estas negociaciones para tratar de desviar a su puerto el tráfico lanero proveniente de Navarra. En contra de la actitud condescendiente de las autoridades de la Provincia y de los interesados en la actividad ballenera, los comerciantes de San Sebastián no estaban dispuestos a aceptar la reducción de los términos del Tratado, pretendida por el rey. Estimaban que la reducción no sería aceptada por los bayoneses lo cual desembocaría en la ruptura de las negociaciones para la firma de la Conversa. Eran conscientes de que la ruptura del Tratado era, en cierto modo, deseado por los comerciantes de Bayona y los armadores balleneros de Gipuzkoa, ya que, ambas partes, saldrían beneficiadas, los primeros por el desvío de la negociación de las grasas desde San Sebastián a Bayona y los segundos porque finalizaría la igualdad de venta que las grasas labortanas gozaban, merced a los Tratados de Conversa. Es más, se mostraban dispuestos a aceptar la ruptura del Tratado en el único supuesto de que, en contrapartida, se prohibiera la extracción de lanas desde Navarra a Bayona. Es decir, para los comerciantes, la pervivencia, tanto de las pesquerías como del

528 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 16,6.

529 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/57.

Tratado de Conversa era totalmente prescindible y lo único importante era la salvaguarda de la negociación de las grasas de ballena. Negociación a la que estaban dispuestos a renunciar únicamente en el caso de que fuera sustituida por la de las lanas, mucho más lucrativa que la de las grasas⁵³⁰.

La Corona, ante los fuertes intereses en juego, se inclinó hacia la opción que implicaba menos cambios y conflictos derivados, es decir, aceptó la firma del Tratado de Conversa íntegro, hecho que, por fin, acaeció en 1695. En suma, tanto en el conjunto de la economía marítima guipuzcoana como en la consideración de las autoridades de la Provincia, las pesquerías habían perdido su anterior predicamento, sustituidas por el comercio. A fines del siglo XVII, la actividad comercial era considerada la más lucrativa y la que se debía potenciar y salvaguardar, aún a costa de perjudicar a otras, tal como se ha descrito en anteriores ocasiones.

El contencioso, en torno a la aplicación de medidas proteccionistas favorables a la comercialización de la grasa de ballena de producción guipuzcoana, mediante la Real Cédula de 1708, que autorizaba la libre importación de grasa extranjera, concluía con la victoria de las pretensiones de los comerciantes. La negociación de la grasa extranjera en San Sebastián quedó definitivamente consolidada. Este hecho anuncia ya que los esfuerzos y los capitales de los comerciantes e inversores navales guipuzcoanos, en lo sucesivo, se centrarían en la potenciación de la actividad comercial, siendo el máximo exponente de esta tendencia la creación, unos años más tarde, de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Al tiempo que otras actividades como las pesquerías transoceánicas se sumían en una tónica decadente hasta su extinción, que en el caso de la modalidad ballenera fue provocada, tal como se ha demostrado en el capítulo de las pesquerías transoceánicas, de manera consciente, con el propósito de potenciar la nueva Compañía de Caracas.

A diferencia de lo acaecido con los productos pesqueros o las manufacturas textiles, las autoridades de la Provincia mostraron una actitud férrea en defensa y en la consecución de medidas proteccionistas favorables al hierro guipuzcoano. La historiografía vasca, tradicionalmente, sostiene que la industria del hierro durante los siglos XVII y XVIII estuvo sumida en una crisis de larga duración. Señalan como sus principales causas la irrupción, desde principios del siglo XVII, de la competencia extranjera y el retraso tecnológico de la industria vasca. Crisis que se tradujo en una progresiva pérdida de los mercados europeos y en un incremento paulatino de las dificultades para mantener los mercados peninsulares e indios. Describen también las gestiones que los representantes de Gipuzkoa y Bizkaia emprendieron en la Corte desde inicios del siglo XVII, a fin de conseguir la aplicación de una legislación proteccionista que prohibiese la introducción del hierro extranjero y les concediera el monopolio del abastecimiento de hierro de Indias. Prohibiciones que chocaron con los intereses de otros colectivos, especialmente con los de los comerciantes extranjeros afincados en Sevilla. Esto redujo la efectividad de estas medidas proteccionistas, llegando, en algunas ocasiones, a ser revocadas, merced a la acción de dichos comerciantes⁵³¹.

530 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/61. Véase el documento nº20 del Apéndice Documental.

531 Véase entre otras: BILBAO, L.M. - FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)", VV.AA.: *La economía española el final del Antiguo Régimen*. vol.2,

Sin embargo, estas apreciaciones en torno a la crisis de la industria del hierro están siendo revisadas en recientes aportaciones. Por una parte, es incierto que se perdiera la demanda externa del hierro vasco. No sólo se mantuvo la demanda americana, a través de Sevilla y Portugal⁵³², sino también la europea, hacia donde se continuó exportando hierro en bruto y semielaborado de gran calidad durante todo el siglo XVII, en contrapartida, entre otros, de los productos alimenticios, como los cereales, legumbres o sal⁵³³. Por otra, está también en revisión la hipótesis de que fue la competencia de los productos extranjeros, más baratos que los peninsulares, la que desencadenó la crisis de las distintas actividades industriales como la textil o la del hierro. En cuanto a la industria textil, González Enciso advierte que la competencia extranjera jamás fue determinante en el desencadenamiento de la crisis pañera española del siglo XVII. Afirma que fue el incremento de la presión fiscal y las dificultades financieras ocasionadas por el esfuerzo imperial de la Monarquía las que acabaron por arruinar la estructura financiera que la sustentaba y los nuevos financieros, procedentes del extranjero, no mostraron el menor interés por continuar capitalizando la industria pañera, encaminando sus esfuerzos a fomentar las exportaciones laneras⁵³⁴. Evidentemente, la industria del hierro guipuzcoano, en general, no sufrió tal descapitalización y continuó activa a lo largo de toda la Edad Moderna, a pesar de la competencia extranjera⁵³⁵.

Las gestiones emprendidas por la Provincia y los interesados en la elaboración y comercialización del hierro, en coincidencia con la mayoría de los conflictos estudiados hasta el momento, se centraron en dos momentos históricos: por una parte, las décadas iniciales del siglo XVII y, por otra, las décadas finales del siglo XVII y principios del XVIII. La fuerte competencia del hierro proveniente de Lieja impulsó a vizcaínos y guipuzcoanos a obtener diversas Reales Cédulas (de 1619-XII-24, 1620-IX-28, 1627-V-8, 1627-V-19, 1629-VII-11) que prohibían la importación de hierro extranjero y reservaban los mercados peninsulares y de las Indias al hierro vasco⁵³⁶. Durante las décadas finales del siglo XVII se sumó la

Madrid: Edición Pedro Tedde, 1982; BILBAO, L.M.: “Transformaciones económicas en el País Vasco...”, op. cit.; CARRIÓN ARREGUI, I.M.: *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*. Bilbao: Servicio Editorial UPV, 1991, pp. 100-107; GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., pp. 206-212, 255-277.

532 Véase al respecto: CASADO ALONSO, H.: “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, *Itsas Memoria*, 4 (2003), pp. 165-192; GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los Vascos y América...*, op. cit.

533 Véase: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial...”, op. cit., pp. 227-258; ALBERDI LONBIDE, X. – ARAGÓN RUANO, A.: “Le commerce du fer basque...”, op. cit.; ALBERDI LONBIDE, X.-ARAGÓN RUANO, A.: “Relaciones comerciales entre puertos franceses...”, op. cit.

534 GONZÁLEZ ENCISO, A.: “Las manufacturas textiles en el entorno de la Monarquía Hispánica”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998, t.II: La Monarquía. Recursos, organización y estrategias, pp. 19-36.

535 Priotti menciona que los comerciantes vascos consiguieron reconvertir su actividad, de manera que incluso se beneficiaron en parte de la crisis financiero-comercial castellana y burgalesa (PRIOTTI, J.P.: “El comercio de los puertos vascos peninsulares...”, op. cit., pp. 205-206).

536 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/21/24; JD IM, 2/21/25; JD IM, 2/23/24.

competencia del hierro sueco, agravado por el incumplimiento generalizado de las precedentes reales cédulas. Ante esta situación, la Provincia en 1675 reinició sus acciones en la Corte, a fin de que las mencionadas leyes prohibitivas fueran confirmadas y se adoptaran medidas para garantizar su observancia⁵³⁷.

Sin embargo las gestiones en la Corte no fueron nada sencillas. Por un lado, se produjo la oposición de los interesados en la introducción del hierro extranjero y, por otro, los tratados internacionales firmados por la Corona con las potencias extranjeras, imposibilitaban la aplicación de las prohibiciones solicitadas. En este sentido, destacaban los tratados acordados con el emperador de Alemania por los que la Corona se veía obligada a aceptar el hierro proveniente de aquel país. Hay que tener en cuenta que la ciudad belga de Lieja pertenecía al principado de los obispos-electores de la ciudad alemana de Colonia. En este sentido, la concesión en 1676 a los flamencos de la equiparación de los derechos de que disfrutaban los naturales de la Corona castellana⁵³⁸, debió impulsar a que se adoptaran otras medidas más directas y vehementes. Las autoridades de la Provincia recurrieron incluso a valerse de las premuras militares de la Corona para tratar de obtener la prohibición de las importaciones de hierro alemán. Así, en 1677 ante la solicitud lanzada por el rey para que la Provincia construyese por su cuenta una escuadra de cinco galeones y un patache, una de las condiciones solicitadas, a cambio, por las Juntas Generales, reunidas en Bergara, era la prohibición de la introducción del hierro extranjero⁵³⁹. El rey no aceptó las condiciones propuestas y, en consecuencia, en las Juntas Generales de octubre de 1677, celebradas en Mutriku, al tratar de elaborar un nuevo conjunto de condiciones se produjo la división entre los asistentes⁵⁴⁰. Algunos representantes, concretamente, los de Mutriku y Tolosa, abogaban por abandonar el proyecto de construcción de la escuadra. Otros, como los de Mondragón, Errenteria o Hondarribia, todas con intereses ferrones, más o menos fuertes, opinaban que se debía ofrecer la escuadra, variando algunas de las condiciones a excepción de la prohibición de la importación del hierro extranjero. San Sebastián en principio también se mostraba favorable a ofrecer la escuadra bajo las descritas condiciones, pero, en caso contrario, significativamente, estaba conforme con abandonar la condición referente al hierro extranjero, síntoma de que para sus comerciantes la continuidad de la producción del hierro guipuzcoano no constituía una actividad indispensable.

La opción más votada fue la de San Sebastián, que fue también aceptada por los representantes del rey. Así, la Provincia designó una comisión que redactara las condiciones definitivas con las que se firmaría el asiento con la Corona para la construcción de la escuadra. En principio, al no haber ningún desacuerdo por parte de los oficiales reales, se incluyó también junto con otras propuestas litigiosas, la condición de la prohibición de la

537 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/21/32.

538 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1693.

539 A.G.G.-G.A.O., R.33.

540 A.G.G.-G.A.O., R.33.

importación del hierro extranjero⁵⁴¹. Frente a esto, la Corona, manifestó varias objeciones relativas a algunas de las condiciones. En lo referente al hierro insistía en la imposibilidad de prohibir las importaciones de hierro alemán, obligada, como estaba, por los tratados firmados con el Emperador⁵⁴². Ante esta respuesta del rey, en 1678 la Provincia se reunió en Junta Particular en San Sebastián, donde se redactaron nuevas condiciones para la construcción de la escuadra entre las que no se incluyó la prohibición de la importación del hierro extranjero⁵⁴³. En suma, se hizo patente que, en lo sucesivo, sería imposible evitar la creciente competencia del hierro extranjero, recurriendo únicamente a la negociación de medidas legislativas de cuño proteccionista.

Las gestiones en pos de la aplicación de medidas proteccionistas favorables a la producción del hierro guipuzcoano se suscitaron, de nuevo, en los años finales del siglo XVII. Aprovechando, quizás, las incertidumbres políticas que se cernían a consecuencia de la cuestión de la eventual sucesión real, en las Juntas Generales de 1698, congregadas en San Sebastián, el procurador juntero de Azpeitia solicitó que se adoptaran medidas en contra de la libre introducción de hierro sueco y alemán en Andalucía⁵⁴⁴. En 1699 los comisionados de Bizkaia y de Gipuzkoa celebraron un congreso en Durango en el que básicamente acordaron solicitar al rey el permiso para establecer Jueces Conservadores en Cádiz y Sevilla. Jueces que estarían revestidos de privativa jurisdicción en el comercio del hierro y les correspondería la exclusiva facultad de autorizar su carga y descarga. Pretendían además establecer en las flotas y navíos de registro, dirigidos a las Indias, guardas destinados a decomisar el hierro de procedencia extranjera⁵⁴⁵.

En este congreso se originó, además, la idea de la creación de compañías mercantiles que se encargasen del almacenaje y extracción del hierro en los puertos de ambos territorios, aunque decidieron no emprender ninguna iniciativa al respecto, hasta conseguir del rey la anterior propuesta. En las Juntas Generales de 1700, celebradas en mayo en Elgoibar, los comisionados designados por la Provincia para buscar soluciones a los problemas que afectaban a la producción y comercialización del hierro, expusieron que, mientras se gestionaba en la Corte la propuesta de los jueces conservadores, se elaborasen los proyectos de las compañías, propuestas en el congreso de Durango. En el memorial de los comisionados se distinguían dos realidades distintas en el mapa de producción y comercialización del hierro en Gipuzkoa. Estimaban que el problema de la competencia extranjera afectaba al hierro que se exportaba por los puertos marítimos. En cambio, el envío de hierro al interior peninsular, por vía terrestre, consideraban que estaba afectado por otros problemas más directos. Consecuentemente, proponían, por una parte, que se encomendase al Consulado de San Sebastián la redacción del proyecto de compañía, destinado a los puertos marítimos; por otra,

541 A.G.G.-G.A.O., R.33; JD IM, 2/12/39.

542 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/52.

543 A.G.G.-G.A.O., R.33.

544 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 7,17.

545 GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., pp. 209-210.

que se designase una comisión, compuesta por dos representantes de los valles altos del Oria y del Urola y otros dos del alto valle del Deba, para reunirse con los representantes del señorío de Bizkaia y de la villa de Oñati⁵⁴⁶ en un nuevo congreso, a celebrar en esta última localidad. La Junta admitió la propuesta, designando cuatro comisionados para que acudiesen al congreso de Oñati, en el que se trataría sobre la creación de otras compañías para comercializar el hierro en Castilla⁵⁴⁷. Este nuevo congreso, a celebrar en Oñati, previsto para el día 6 de octubre, fue pospuesto ante la enfermedad y posterior fallecimiento del rey. Se celebró en mayo de 1701, donde, por fin, se pudieron presentar los proyectos de compañías para la comercialización del hierro en el interior peninsular, que serán estudiados en el capítulo dedicado al estudio de las empresas.

La muerte de Carlos II y el acceso al trono de Felipe V de Borbón suponía, en la práctica, el fin de los tratados establecidos entre la Corona y el Imperio Germánico. De modo que se abrían nuevas posibilidades para gestionar en la Corte la obtención de medidas proteccionistas que limitaran la introducción de hierro del extranjero. Efectivamente, los acuerdos adoptados en el congreso celebrado en Oñati, en principio destinado a proponer soluciones a la comercialización del hierro en el interior peninsular, ya sea creando compañías, ya por otros procedimientos, incidían en ese sentido. Acordaron que se debía solicitar al rey la confirmación de las reales cédulas que prohibían las importaciones de hierro del extranjero. En caso contrario, proponían que se aceptase el establecimiento de Jueces Conservadores en Sevilla y Cádiz, junto con la imposición de un derecho sobre el hierro extranjero que gravase su precio en un 21 %. La propuesta de creación de compañías de comercialización del hierro en el interior de la Península pasó a un lugar secundario, ocupando la octava posición en un conjunto de nueve propuestas⁵⁴⁸.

De estos hechos se traduce la impresión de que la idea de la creación de compañías para la comercialización del hierro constituía una opción secundaria y desechable en el ánimo de las autoridades de la Provincia, de los grandes propietarios de ferrerías y de los comerciantes, especialmente, afincados éstos últimos en San Sebastián. Muestra de ello es que los comerciantes, agrupados en el Consulado de San Sebastián, no mostraron ningún interés por

546 La villa de Oñate, integrada en la actualidad en la provincia de Gipuzkoa, pertenecía en la época al condado de Oñati, territorio jurisdiccionalmente independiente, no perteneciente a ninguno de los actuales territorios históricos vascos. Fue con la división provincial efectuada en el siglo XIX cuando definitivamente se insertó en la provincia.

547 "...para la satisfacion de este cuydado, nos parece que VS puede solicitar con el mayor esfuerzo...el que se practique el medio propuesto...quanto antes ser pueda, porque no encontramos otro mas eficaz, ni de menos inconvenientes: Y creemos que hasta que se ponga en execucion no pueden tenerla los demas arbitrios que se proponian de alonjar el fierro en los puertos marítimos. Pero conociendo que es inescusable la solicitud de estos mesmos arbitrios para que se hallen adelantados quando se consiga la esclucion total del fierro extranjero o a lo menos la moderacion del exceso que se experimenta en su introducion, Tenemos por conveniente el que VS encomiende al Consulado de la muy noble y muy leal ciudad de San Sebastian el que se aplique con la mayor atencion a este cuydado.

Y como no esta sugeto a esta dependencia del fierro estrangero su comercio por Castilla y en su logro se translucen las primeras conveniencias de esta Provincia, Sentimos que nombre VS quatro cavalleros hijos suyos, dos de los confinantes a las nobles villas de Segura y Legazpia y los otros dos vecinos de esta ria y su comarca los quales se aboquen con los que nombrare el Señorío en la villa de Oñate..." (A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,1).

548 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/24.

elaborar un proyecto de compañía para la comercialización del hierro que se exportaba desde la costa. Los propietarios de las ferrerías del interior tampoco mostraron mucho empeño. Aunque en un principio se mostraron favorables a la innovación, por considerarla como el único medio para mejorar la situación de sus factorías, en cuanto cambiaron las circunstancias políticas en la Corte, rápidamente se decantaron por primar la aplicación de medidas proteccionistas, tal como aconteció en el congreso de Oñati de 1701.

Por supuesto, los favorables a la creación de las compañías debieron salir decepcionados del congreso, aunque quizás lo acontecido en aquella reunión no hizo más que confirmar sus sospechas. En este sentido, constituye un hecho muy significativo la iniciativa de los ferrones del alto Oria. Efectivamente, en el tiempo transcurrido desde la primera convocatoria del congreso (programado para el día seis de octubre de 1700) y su posposición debido al mal estado de salud del monarca, hasta su definitiva celebración en Oñati a mediados de mayo de 1701, los ferrones de las “rías” de Idiazabal, Segura y Zegama procedieron a ensayar la instauración de una de las mencionadas compañías de comercialización del hierro. Las razones de esta anticipación podrían ir desde el temor a que el proyecto se malograra, a consecuencia de las demoras y de las incertidumbres políticas, hasta la desconfianza en los verdaderos propósitos de las autoridades de la Provincia, de los comerciantes y de los propietarios de las ferrerías⁵⁴⁹.

En este punto se hace imprescindible discernir los orígenes de estas disensiones, existentes aparentemente entre los ferrones de la franja más meridional del territorio con los del resto de Gipuzkoa. El origen de las diferencias no derivaba únicamente de la posición geográfica de los distintos comarcas de Gipuzkoa y, por tanto, de su tendencia hacia distintos polos de atracción económico y comercial, aunque es innegable que los intereses económicos de los comarcas meridionales del territorio, más cercanos a los mercados del interior peninsular, variarían notablemente del resto, abocado al comercio marítimo⁵⁵⁰. Detrás de estas disensiones, tal como se trasluce de los dos proyectos de compañías elaborados por los ferrones, se escondía el choque de intereses entre dos modalidades de la industria siderometalúrgica, por una parte la siderurgia dedicada a la fabricación de hierro en bruto o semielaborado y, por otra, la industria de transformación del hierro, dedicada a la elaboración de todo tipo de manufacturas férricas⁵⁵¹.

En suma, se hace preciso discernir entre ambas modalidades industriales para poder entender la contraposición de intereses que se ha detectado en la documentación consultada. La información recabada es muy elocuente acerca de la diferente evolución experimentada por

549 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/26.

550 Acerca de las diferencias económicas existentes entre los comarcas de Gipuzkoa hay que mencionar el estudio de las revueltas sociales del País Vasco realizado por Urrutikoetxea. Afirma que “...el desajuste existente entre lo que, de hecho, es una unidad política y administrativa, y lo que, también de hecho, es la suma de minimercados comarcales...” constituyó uno de los factores a tener en cuenta para el estudio de estos conflictos sociales (URRUTIKOETXEA, J.: “Revueltas sociales en el País Vasco húmedo, siglos XVII-XVIII”, VV.AA.: *Peñaflorida y la Ilustración. Mundaiz*, 1, (1986), pp. 115-151).

551 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X. “Proyecto de compañía...”, op. cit., pp. 159-179.

ambas actividades. Según parece, la actividad que más intensamente experimentó los efectos de la crisis fue la industria de transformación del hierro, víctima de la feroz competencia ejercida por la variada gama de productos férricos, más baratos y estandarizados, provenientes de las industrias del norte de Europa. Pero la industria siderúrgica continuó elaborando y exportando sus productos, consistentes en hierro en bruto y semielaborado. La demanda del hierro vasco de gran calidad, ductilidad y dulzura nunca se interrumpió y continuó siendo su principal producto de exportación, tanto con destino a las Indias, como a los países del Atlántico europeo⁵⁵².

Hay que poner en entredicho, por tanto, o, cuando menos, matizar la tantas veces mentada crisis de la “industria ferrona” o de las “ferrerías” o demás denominaciones empleadas para referirse a una realidad compleja. Los propietarios de las ferrerías y los comerciantes de la costa estaban interesados en la siderurgia, es decir, en la producción y comercialización del hierro en bruto o semielaborado, destinado a la exportación, tanto al norte como a Indias. Afectados sus ingresos por la disminución del precio del hierro producido por la introducción del hierro extranjero, procuraron únicamente la obtención de leyes proteccionistas con el propósito de aumentar sus ingresos⁵⁵³. En suma, esta actividad industrial continuaba siendo rentable por lo que los interesados en ella no promovieron ninguna iniciativa para llevar a cabo transformaciones en su estructura productiva y organizativa.

En cambio, los efectos de la competencia extranjera fueron muy graves en la industria de transformación del hierro, integrada por pequeños herreros que manufacturaban todo tipo de productos de hierro en sus fraguas. La masiva llegada de manufacturas extranjeras provocó un serio retroceso de las exportaciones, lo que llevó a la ruina de esta actividad en la mayor parte de la provincia. Únicamente sobrevivieron aquellas fraguas que emprendieron una especialización de su producción para atender a demandas muy concretas, como es el caso de las reales fábricas de armas de Placencia de las Armas y Tolosa⁵⁵⁴, o de los manufactureros de efectos navales destinados a abastecer la demanda de los astilleros, como se ha estudiado en el capítulo precedente⁵⁵⁵. La industria de transformación no especializada o no ligada al

552 "...La diferencia de niveles tecnológicos -conviene matizar- no supone, sin embargo, implantar la competencia en toda la línea del espectro de productos férricos, o para decirlo con más precisión, para todos los posibles usos y aplicaciones de los hierros producidos por procedimientos técnicos diferentes. En concreto, el hierro forjado, producto del procedimiento directo, el forjado derivado de procedimientos indirectos y el colado en sí no entrañan idénticas cualidades ni permiten aplicaciones siempre homologables. Cada útil puede requerir una materia básica diferente. En este sentido, los hierros vascos, forjados en sus pequeños hornos a base de excelente mena, siempre podían gozar, al menos hasta la novísima tecnología del siglo XIX, de una cierta demanda selectiva, aunque restringida y recortada, en los mercados internacionales de hierros de muy excelente calidad..." (BILBAO, L.M. - FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "Auge y crisis de la siderometalurgia...", op. cit., pp. 141-142). Véase también: ALBERDI LONBIDE, X.: "La actividad comercial...", op. cit., pp. 227-258; GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los Vascos y América...*, op. cit., pp. 232-233.

553 GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los Vascos y América...*, op. cit., pp. 18-48.

554 Véanse entre otros: AZPIAZU ELORZA: "Fabricación y comercialización de armas en el valle del Deba (1550-1600)", *Cuadernos de Sección Historia-Geografía*, 22 (1993), pp. 13-71; CARRIÓN ARREGUI, I.M.: "El trabajo en una manufatura real del siglo XVII: los armeros de la Armería de Tolosa", *Vasconia*, 30 (2000), pp. 73-82.

555 Por ejemplo, antes se citaba que en 1610 la corona de Portugal adquirió en Gipuzkoa 3.000 quintales de efectos navales de hierro, sobre todo clavazón y anclas, destinados al apresto de la flota de buques destinados aquel año a la

abastecimiento de demandas muy concretas, pero con producciones encaminadas a su exportación -al margen, por tanto, de los herreros dedicados a satisfacer las necesidades cotidianas y domésticas de cada localidad-, sobrevivió únicamente en la franja más meridional de Gipuzkoa. Es decir, la más alejada de los puertos marítimos y de la llegada de las manufacturas férricas del norte de Europa y, por tanto, la más cercana a los mercados del interior peninsular. Cercanía que permitía su supervivencia, merced al encarecimiento que el hierro extranjero, proveniente desde la costa, experimentaba por la suma de los costes del transporte terrestre.

Los proyectos de las mencionadas compañías proporcionan un interesantísimo retrato del sistema comercial establecido entre Castilla y Gipuzkoa y de la especialización comarcal que a principios del siglo XVIII existía en la provincia en cuanto a la elaboración de distintos productos y manufacturas férricas, en función de su especialización productiva y de su tendencia hacia distintos polos de atracción comercial⁵⁵⁶. En función de la especialización productiva, se constata que del alto Oria, de las riberas de Zegama, Segura e Idiazabal, además de hierro en barras, se exportaban a Castilla otros géneros de hierro, como eran la *Hixuela* y el *Carretil*. De los altos Urola y Deba, de las riberas de Azpeitia, Bergara, Legazpi y Oñati se exportaba hierro semielaborado, como *Hierro Sutil*, *Cuadrado* y *Rejas*. Pero, además, de Bergara, Legazpi y Oñati se enviaban clavos y herrajes, destacando de las dos últimas el *Fierro Cuchillero*. En cambio de las riberas de Elgoibar y Azpeitia, debido a su excesiva lejanía, que encarecía sus productos, no se exportaban productos manufacturados a Castilla, con la excepción de las rejas de Azpeitia. En cuanto a los polos de atracción comercial, con lo expuesto arriba se constata que eran sólo los productos férricos manufacturados de la mitad sur de la provincia -situándose la frontera en la línea imaginaria trazada a través de Elgoibar y Azpeitia, de donde sólo llegaba a Castilla el hierro semielaborado- los que se exportaban a Castilla por vía terrestre.

Además de estas diferencias comarcales, se observa que en el mercado de Bergara se centralizaba parte del hierro en bruto labrado en la cuenca del Deba e, incluso, en Markina-Xemein (Bizkaia), aportado por los arrieros que acudían allí a comprar trigo y otros bastimentos de Castilla. En este mercado se abastecían de hierro en bruto los fabricantes de la zona de Bergara, Legazpi y Oñati. El excedente de este hierro en bruto, no adquirido por los fabricantes, era comprado, a precios inferiores a su valor, por los comerciantes del Valle Real de Léniz (actuales Aretxabaleta y Eskoriatza), que actuaban como revendedores. Todo este hierro, en bruto, semielaborado o manufacturado, que salía de la Provincia por los distintos medios descritos, se centralizaba en Vitoria, de manera que, al final, eran los comerciantes de esta ciudad quienes lo vendían a los castellanos y, por tanto, controlaban su comercialización en Castilla. Sólo una pequeña porción esquivaba este control; la que vendían al por menor los propios ferrones en sus lugares de producción a los pequeños comerciantes de paños y otros géneros provenientes directamente de Castilla.

Las medidas legales dirigidas sobre todo a limitar las importaciones de hierro extranjero, en

Carrera de las Indias Orientales (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 4/10/24).

556 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/21/38; JD IM, 2/23/24.

gran parte, destinadas a las Indias, no afectaban demasiado a esta industria volcada al abastecimiento de los mercados del interior peninsular. Además de la competencia de las manufacturas extranjeras, que también llegaban a dichos mercados, había otras causas que repercutían más directamente en el encarecimiento final de sus productos y, por tanto, en su pérdida de competitividad. Concretamente, las sucesivas compraventas y cambios de mano que sus productos experimentaban hasta llegar a sus destinos, constituían una de las primeras causas de su encarecimiento y pérdida de competitividad consiguiente. Precisamente, el propósito de las compañías para la comercialización del hierro⁵⁵⁷ proyectadas por los fabricantes⁵⁵⁸ de manufacturas férricas era tratar solucionar o, cuando menos, mitigar esta situación.

Pero, como más adelante se aludirá, estos proyectos resultaron baldíos entre otras razones por el desinterés mostrado por las autoridades provinciales. Estando las instituciones de la Provincia controladas por miembros de la élite socio-económica de Gipuzkoa, integrada por los propietarios de la mayoría de las ferrerías y por los grandes comerciantes, optaron por soluciones de tipo administrativo y legislativo, emprendiendo en la Corte nuevas gestiones que limitaran las importaciones de hierro extranjero y evitaran su introducción en las Indias. Su principal objetivo era salvaguardar el acceso del hierro guipuzcoano a los grandes mercados indianos en unos precios, razonablemente, elevados. En cambio, apenas mostraron interés por las demandas de los pequeños manufactureros, dedicados a abastecer los mercados del interior peninsular. Demandas que, a la postre, fueron totalmente relegadas tras el éxito de las gestiones emprendidas en la Corte. Efectivamente, en abril de 1702, en vísperas del inicio de la Guerra de la Sucesión de España, que enfrentó a la dinastía de Borbón con el Imperio Germánico, se promulgó una Real Cédula prohibiendo la introducción de hierro extranjero en Indias⁵⁵⁹, con la cual quedaban satisfechos los anhelos de los comerciantes y propietarios de las ferrerías de Gipuzkoa.

En suma, de forma paralela a lo observado en la negociación de las grasas, primaban los intereses de la gran industria ferrona, empleada en la exportación de hierro en bruto y semielaborado y, en fin, de los grandes comerciantes dedicados a su negociación. La gran perjudicada era la industria transformadora de hierro, víctima, no sólo del mencionado desinterés, instrumentalización y manipulaciones de las autoridades y de los comerciantes, sino, incluso, de la propia actividad de los comerciantes. Efectivamente, los grandes comerciantes de San Sebastián, no sólo no se preocupaban por la suerte de la industria de transformación del hierro, sino que participaban activamente en la importación de manufacturas de hierro desde el extranjero⁵⁶⁰. Una vez más se evidencia que lo importante

557 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/21/38; JD IM, 2/23/24.

558 El texto diferencia entre ferrones y fabricantes, siendo los primeros, en terminología actual, empresarios siderúrgicos y los segundos herreros o fabricantes de manufacturas férricas en sus fraguas.

559 B.K.M., J.U. 2580.

560 Tal como don Joaquín María de Junibarbia y Leizaur denunciaba ante la Provincia muchos años después, en 1786, "He sabido por el señor don Manuel de Arriola, uno de los alcaldes de esta ciudad, se halla en la lonja de dicha ciudad, una partida de fierro estrangero de Suecia. Este es un asunto en el qual pende mucho la reputacion de las fabricas de VS pues segun he oido decir, varios mercaderes hacen traer fierro y clavos de los paises estrangeros, y

para los comerciantes era mantener la negociación de determinados géneros, incluido el hierro, sin tener en cuenta otras consideraciones, como el de su procedencia.

6.3. DESARROLLO DEL CONTRABANDO

El término contrabando se refiere, específicamente, al delito de comercialización de géneros o efectos prohibidos, mientras que se denomina defraudación o fraude fiscal a la comercialización de productos sin pagar los derechos de aduana. De todas maneras, en sentido amplio, el término contrabando admite ambas definiciones, por lo que ambas modalidades delictivas se tratarán en este apartado bajo una única denominación. Proceder justificado además, por la evidencia de que la comercialización de productos prohibidos y el impago de derechos están estrechamente vinculados y, en ocasiones, no es tarea fácil para el historiador el discernir entre ambas. Efectivamente, la comercialización de productos prohibidos no deja de ser un delito de defraudación, pues, además de no pagar los derechos correspondientes a dichos productos, muchas veces se recurría a esta práctica para evitar el abono de los crecidos derechos que gravaban a las mercancías legales. Además, la distinción entre producto legal y prohibido tampoco era muy nítida, pues una misma mercancía podía ser legal en Gipuzkoa, merced a sus privilegios y exenciones comerciales, al tiempo que engrosaba las listas de los prohibidos en otros territorios de la Corona. Incluso había casos en que determinados productos dejaban de ser ilegales tras el abono de un fuerte impuesto a la Hacienda. Más aún, tal como destacados historiadores están poniendo en evidencia desde hace ya algún tiempo, no es nada sencillo hallar los límites entre el comercio legal y el ilegal; ambas modalidades no sólo compartían los mismos protagonistas y los mismos cauces de funcionamiento, sino que para conseguir la pervivencia del comercio legal era imprescindible consentir de algún modo el ilegal, de manera que en muchas ocasiones el primero constituía una mera tapadera del segundo. En suma, el comercio ilegal se desarrollaba con la connivencia de las autoridades locales y provinciales, e incluso con la de los encargados de su persecución o la de aquellos, como los administradores de las aduanas, que aparentemente se veían perjudicados. Tal como advierte Malamud refiriéndose al contrabando que en forma de comercio directo se hacía con América, “...*si coincidimos que se trata de un fenómeno estructural, es obvio que tenía que tener alguna racionalidad, que tenía que participar dentro de la lógica interna del sistema...*”⁵⁶¹.

estos generos los hacen pasar por de este pais.

Como generalmente sucede que el fierro y clavos extranjeros suelen ser de mui mala calidad; qualquiera de los que reciban estos generos, sino tienen de antemano bien conocidas las fabricas de VS no tan solamente no tendra gana de encargar aqui el fierro, sino que dara mui malos informes del fierro y fabricas de VS.

Lo paso a noticia de VS para que tome la providencia que le pareciese...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/119).

561 Al respecto véanse, entre otras: ANGULO MORALES, A.: “Comercialización y contrabando...”, op. cit., p. 22; Idem: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 146-150, 276-280; MALAMUD RIKLES, C.D.: *Cádiz y Saint-Malo...*, op. cit., pp. 29-38; Idem: “El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII”, *Quinto Centenario*, 1 (1981), pp. 25-52; MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit., pp. 13, 64-70, 105-118; Idem: “Power, Corruption, and Commerce: The making of the local administrative structure in seventeenth-century Buenos Aires”, en: SOCOLOW, S.: *The Atlantic Staple Trade*. Aldershot: Variorum, 1996, vol. I, pp. 271-301; TORRES SÁNCHEZ, R.: “El Banco de San Carlos y el negocio del tabaco. Una investigación de mercado en el siglo XVIII”, LUXÁN MELÉNDEZ, et.al.: *El mercado del tabaco en España durante el siglo XVIII. Fiscalidad y consumo*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de las Palmas de Gran Canaria-Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, 2000, pp. 105-150.

De todo lo expuesto en este capítulo se deduce que Gipuzkoa, a lo largo de la Edad Moderna, era un territorio ideal para el desarrollo del contrabando⁵⁶². En primer lugar, las autorizaciones para la libre importación de víveres desde el extranjero, a cambio de la extracción de moneda de oro y plata, constituían una perfecta tapadera para la importación de todo tipo de productos, autorizados o no, y para la masiva extracción, en contrapartida, de metales preciosos. En segundo lugar, estas autorizaciones, junto con la inexistencia en la costa de aduanas que fiscalizaran las importaciones, permitían la llegada de todo tipo de mercancías a Gipuzkoa, desde donde se introducían de forma fraudulenta en otros territorios de la Corona, sin abonar los correspondientes derechos. En tercer lugar, los Tratados de Conversa, firmados con la vecina provincia de Lapurdi, permitían la continuidad de estas actividades aún en momentos de enfrentamientos bélicos con las potencias europeas, de manera que Gipuzkoa y sus privilegios constituían, como se verá, una especie de válvula de escape para las políticas de guerra comercial, aplicadas por los estados enfrentados. En cuarto lugar, la propia coyuntura y evolución económica de la actividad comercial constituyó un revulsivo para el desarrollo del contrabando. Efectivamente, a lo largo del siglo XVII la concentración de la negociación de importantes capítulos comerciales, como la lana o el bacalao, en puertos, como Bilbao o Bayona, y los conflictos y dificultades suscitados para el mantenimiento de otros, como las grasas o el hierro, motivaron que, a modo de sustitutivo, los comerciantes guipuzcoanos participaran activamente en el contrabando.

6.3.1. Contrabando de productos prohibidos

En general, eran razones de índole estratégico militar las causantes de la promulgación por los estados de prohibiciones de comercialización de determinados productos, propios o ajenos. Sus propósitos iban, desde evitar la salida al exterior de productos considerados de gran valor estratégico, como víveres, hierro, armas, caballos o metales preciosos, a manos del enemigo, hasta impedir el desarrollo comercial e industrial del enemigo, dentro de los cánones de la más pura guerra económica, prohibiendo la importación de productos provenientes de potencias enemigas. Tal como a lo largo de este capítulo se ha mencionado, durante el siglo XVI, a pesar de las prohibiciones generales ordenadas en el contexto de los continuos enfrentamientos sostenidos con Francia y sus eventuales aliados, los comerciantes guipuzcoanos obtuvieron permisos para continuar con la negociación de determinados productos estratégicos, tanto con las importaciones de víveres y manufacturas como con las exportaciones de hierro y metales preciosos.

6.3.1.1. Introducción de mercancías procedentes de países enemigos

Durante las últimas décadas del siglo XVI, en medio de los enfrentamientos sostenidos por España con todas las potencias atlánticas europeas (Francia, Inglaterra y Holanda), el contrabando se convirtió prácticamente en el único medio de continuar accediendo a los productos manufacturados provenientes de aquellos países. Consecuentemente, a partir de los

⁵⁶² Peculiaridad que compartían otros territorios también situados en frontera, como por ejemplo Extremadura. Véase al respecto: MELÓN JIMÉNEZ, M.A.: *Hacienda, Comercio y Contrabando...*, op. cit.

años 70 del siglo XVI se constata un gran incremento del número de pleitos suscitados en torno al contrabando de productos extranjeros y de extracción ilícita de dinero. A ello contribuía también la gran confusión existente acerca de cuáles eran las mercancías prohibidas y cuáles las permitidas. Confusión, incrementada por el propio proceder de las autoridades que, según las circunstancias y sus intereses, permitían o prohibían la comercialización de determinados productos.

Un caso muy elocuente son las probanzas recabadas en 1575 por Juan Martínez de Bilbao la Vieja para el pleito suscitado tras el embargo de diversas mercancías inglesas, cometido por el Capitán General. En 1569 Juan Martínez remitió a la consignación de Richard Mayo, a Inglaterra, un cargamento de 230 barricas de grasa de ballena y 300 quintales de hierro, con orden de que lo vendiese y de su procedido adquiriese paños y otras mercancías. Pero, en el interín, el gobierno inglés decretó la prohibición del comercio con España y el embargo general de mercancías españolas. Tras algún tiempo, Juan Martínez consultó a don Juan de Acuña, Capitán General de Gipuzkoa, sobre “...*qual hera la causa que en los otros puertos embargavan lo que benia de Inglaterra y no en Fuenterravia...*”, quien le aseguró que podía proceder a traer sus mercancías inglesas que permanecían al cargo de Richard Mayo. Ante ello, le requirió el envío de su cargamento, compuesto de paños, que llegó al puerto de Hondarribia en un barco inglés, destinado a San Juan de Luz, donde fueron descargados con autorización del Capitán General. Pero tras ser cargados los paños en otro barco para su traslado a Bilbao, el nuevo Capitán General Vespasiano Gonzaga Colona, procedió a su embargo, iniciándose así el pleito. Entre otras, se preguntaba a los testigos de las probanzas si, cuando llegaron los mencionados paños, se comerciaba libremente en Hondarribia con productos ingleses y si, incluso, los productos ingleses, adquiridos en Francia, se vendían impunemente en Gipuzkoa y Bizkaia, sin que las justicias hicieran impedimento alguno⁵⁶³. Los testigos corroboraron las preguntas, afirmando que en Hondarribia se autorizaba la venta de productos a los ingleses, pues junto con las mercaderías aportaban mucho trigo.

Es decir, el cumplimiento de las prohibiciones generales dependía de la decisión de las autoridades encargadas de su aplicación. Así, mientras en toda la Corona se mandaba la prohibición de comerciar con productos ingleses, el Capitán General de Gipuzkoa autorizaba su negociación en Hondarribia, interesado, a todas luces, en mantener dicha plaza provista de víveres, en prevención de cualquier eventualidad proveniente de Francia. Estas vacilaciones motivaban que los comerciantes, de manera premeditada o no, rozaran siempre los límites de la ilegalidad. Hecho potenciado además por actitudes poco acordes con las prohibiciones, como permitir la llegada de productos ingleses procedentes de Francia. En suma, las autoridades, tanto de ámbito provincial o local como de la propia Corona, muchas veces se mostraban poco decididos en contra del contrabando, conscientes de que lo contrario podía

563 “...que al tiempo que la dicha nao inglesa se descargo y cargo, [en] la otra nombrada Guadalupe, los paños que en ella benian y antes y despues avia en la dicha villa de Fuenterravia gran concurso de ingleses y naos y mercaderias suyas y publica y plazeramente con toda livertad bendian paños, cueros, plomo y otras qualesquier mercaderias biendolo el dicho Capitan General y las justicias y tornavan a comprar otras mercaderias y las cargavan en sus naos y bolvian a sus tierras y lo hazian con tanta livertad como en todos los otros tiempos de paz y tracto libre...si saven que todos los que en Françia de françeses han comprado mercaderias de las que se hazen y salen de Inglaterra libremente las han contratado y bendido a españoles por todos los puertos de Vizcaya y Guipuzcoa y otras partes de Spaña biendolo las justicias y no lo contradiziendo...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 273.)

lesionar los intereses propios o de la élite económica-comercial. Así, en 1580 tras ser embargadas algunas mercancías destinadas a Gipuzkoa por el Juez de Contrabando de Bilbao, bajo la acusación de que no habían sido manifestadas, la Diputación de Gipuzkoa solicitaba su desembargo. Argumentaba que, siendo destinadas a Gipuzkoa, no estaban obligadas a ser manifestadas ante las autoridades bilbainas⁵⁶⁴.

Ante la generalización de estos procedimientos fraudulentos, en 1586 una Real Cédula volvía a insistir en la prohibición de la importación de productos ingleses, aún cuando llegasen disimuladamente en barcos franceses o de otras naciones. A los poseedores de mercancías inglesas se les concedía un plazo de treinta días para proceder a su venta o introducción en el interior peninsular y se apremiaba, especialmente al Capitán General de Gipuzkoa, a que se observara estrictamente la prohibición⁵⁶⁵. Las autoridades de San Sebastián se hallaban en una disyuntiva muy delicada, entre el estricto cumplimiento de las prohibiciones, con el consiguiente perjuicio para el desarrollo del comercio y de las rentas municipales procedentes de él, o el incumplimiento, con el subsiguiente peligro de la acción de las autoridades de la Corona. Tratando de buscar una solución intermedia, el concejo de San Sebastián y los arrendadores de las principales rentas municipales acordaron que, para dar cumplimiento a las reales órdenes y no perjudicar al comercio, tras la visita y licencias de las justicias de la villa y del comisario de la Inquisición sería lícito la comercialización de todos los productos arribados a su puerto. Este sencillo trámite, obviamente, dejaba las puertas abiertas a la introducción de los productos ingleses. Así, sucedía que muchas mercancías, introducidas con licencia de los alcaldes de la villa, eran posteriormente denunciadas. Con el agravante de que eran los mismos alcaldes, que habían permitido su introducción, quienes, obligados por las prohibiciones reales, procedían a la sustanciación de los procesos iniciados con estas denuncias.

En las Juntas Generales de 1589, celebradas en Errenteria, los arrendadores de las rentas municipales, así como una representación de los comerciantes de San Sebastián, tras denunciar estas irregularidades, que, en su opinión, redundaban en perjuicio del comercio, solicitaban que se ordenara la imposibilidad de denunciar aquellas mercancías que previamente hubiesen sido visitadas y permitidas por las justicias ordinarias⁵⁶⁶. El concejo de

564 A.G.G.-G.A.O., R.15.

565 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 260.

566 “Este día pareçieron en la dicha Junta Luis de Guarnizo y Gregorio de Echaçarreta por sí e por Antón de Estor, Sevastián de Percáztegui y Agustín de Saldías, Joan López de Arruti, Andrés de Pressa y Martín Sanz de Oyarçaval, todos vezinos de la villa de San Sevastián, e presentaron una petição por la qual dizen // (fol. 12 r.) que al presente es a su cargo el arrendamiento de las alcavalas, lonja e peso y las demás rentas e aprovechamientos de la dicha villa a que se opusieron con seguro de que, conforme a las ordenanças de la dicha villa y cédulas particulares del Rey nuestro señor que se mandaron librar sobre el comercio del reyno de Yngalaterra, con sola la visita, liçençia e permiso de la justiçia ordinaria de la dicha villa e de la del comisario del Sancto Ofiçio de la Sancta Ynquisiçion se avía de permitir el descargo e comercio de las mercaderías y aziendas que arrivasen al puerto e muelle de la dicha villa e su jurisdicçion y a la misma por tierra. Y hera así que sin embargo de la dicha bisita y liçençia pareçe que qualquiera se atreve a denunçiar de las dichas mercaderías e demás que por este término se aze bexaçion por las justiçias que admiten dichas denunçiaçiones a los encomenderos de la dicha ropa y a sus duenos a ellos se les aze notable daño y el mismo se causará a los que suçedieren en sus cargos con más ventaja. E todo ello resultará en disminuiçion del aver e rentas de la dicha villa y en desserviçio del Rey nuestro señor e menoscavo de sus rentas reales si no se ocurre a este

San Sebastián, a fin de evitar estos inconvenientes, presentó en la Junta una propuesta de reglamentación del procedimiento de las manifestaciones. Proponía que, en los casos de arribada de productos similares a los que habitualmente llegaban de Inglaterra, como cera, paños, cueros, corregeles, plomo, estaño, cobre, cuerdas, cáñamo o sardinas, las justicias ordinarias, tras recibir su manifestación o declaración, pasaran a visitar el cargamento con el concurso de cuatro vecinos honorables y no interesados en la carga. Tras conceder el permiso, ninguna justicia de la provincia admitiría denuncia alguna de dichas mercancías. La Junta, tras el informe favorable de una comisión, aprobó la propuesta y decidió iniciar gestiones en la Corte para obtener su confirmación⁵⁶⁷.

Efectivamente, se estaba produciendo una destacada proliferación de las denuncias, debido a que la ley incentivaba a los denunciadores, asignándoles un tercio del valor de las mercancías de contrabando requisadas. Tanto es así que los representantes de San Sebastián, en sucesivas juntas, presentaron quejas acerca de los efectos perniciosos de las denuncias. Por una parte, en las Juntas Generales de 1591, celebradas en Zarautz, para evitar que la figura del denunciante accediera a rango de oficio o de fuente de obtención de riquezas para determinados individuos de escaso nivel económico, solicitó que las denuncias efectuadas por éstos no fueran tomadas en consideración, a menos que presentaran fiadores. La Junta aceptó la propuesta y decretó su cumplimiento. Con ello se trataba de evitar el caso frecuente de la carencia de fondos de muchos de los denunciadores para sufragar las costas del juicio en los casos en que la sentencia absolviese al denunciado. Pero también se trataba de evitar la proliferación de los denunciadores, pues los fiadores debían ser “raigados”, es decir, personas económicamente desahogadas y en el San Sebastián de la época los que cumplían esa

ynconbeniente con devido remedio ordenando que sobre mercaderías // (fol. 12 v.) yazienda, una vez bisitada por la dicha justia ordinaria e comisario del Sancto Ofiçio e permitido su comercio e trato, no aya revisita ni se admita denunciaçion alguna a lo menos asta que conste si en la primera visita el juez que la hizo se hubo con retitud o no, pues en caso que esta no ubiese ni ynterbeniese y no en otra forma por las dichas çédulas reales se permite la dicha revisita porque a menos cesaría el comercio como ba çesando después que se usa del término referido y las pocas mercaderías que aportan suben en preçio, en que se ynteresa mucho e ynstan los ynconbenientes referidos así respeto de las dichas mercancías como de los bastimentos como del aprovechamiento que los naturales e vezinos d'esta provinçia avían de tener con lo que es cosecha d'ella e de sus patrimonios. E a todo ello se puede ocurrir proveyendo como se pide.

Y luego pareçieron así bien Martín de Alvíztur e San Joan de Oyarçával y en nonbre de sus constituyentes e de los demás que a su pretensa se quisieren adherir presentaron una petiçion por la qual dizen que, como consta, sus autores y ellos son vezinos de San Sevastián // (fol. 13 r.) y en ella se encomiendan de las mercaderías que los mercaderes d'estos reynos e fuera d'ellos de las partes permitidas les consignan y correspondiendo a su obligaçion e dever antes que d'ellas se apoderen azen la manifestaçion a que les obligan las hordenanças y executorias de la dicha villa y las çédulas particulares del Rey nuestro señor de nuevo libradas sobre la contrata de laazienda ynglesa e con los yngleses e dirigidas al Corregidor e justias hordinarias d'esta provinçia, así ant'el Comisario del Santo Ofiçio como ante los alcaldes de la dicha villa, con su liçençia e permiso e no en otra forma se encargavan d'ellas. Y sin embargo d'esto por ocasion de qualquiera denunciaçion las dichas mercaderías se descaminan y ellos y por quienes azían este auto heran presos, bexados e molestados así por el dicho Corregidor como por los demás alcaldes ordinarios d'esta provinçia que a las dichas manifestaçiones ni a la retitud de que en ellas se husa y a lo que se deve a la reputaçion y yntegridad de los juezes ante quienes se aze dicha manifestaçion e de quienes se obtiene la dicha liçençia no atienden, en lo qual, demás de la ynjuria de los dichos alcaldes que d'ella an de ser libres // (fol. 13 v.) no ynterueniendo colusion o remision, ynterbiene el çesar el comercio o el trato de cosas permitidas que con esta bexaçion se juzgan por de contrabando...” (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 15/25 Abril 1589).

567 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 15/25 Abril 1589.

condición eran quienes intervenían, más o menos, en las principales y más lucrativas actividades marítimas y, por tanto, estaban más o menos relacionados con el contrabando. Por otra, en las Juntas Generales de 1594, reunidas en Mutriku, se quejaba de que, a consecuencia del embargo de dos barcos flamencos (se supone holandeses o flamencos rebelados a la autoridad real) se tenían noticias de otros seis que habían dejado de acudir a Gipuzkoa, desviando su destino a Bayona. Por ello proponía que, a fin de evitar la ruina del comercio, se solicitase al rey que se permitiese, al igual que se había conseguido en Sevilla⁵⁶⁸, la libre llegada de barcos flamencos, siempre que acudiesen con mercancías legales⁵⁶⁹.

Tal como se menciona en las dos precedentes quejas de San Sebastián, en lo sucesivo, entre fines del siglo XVI y durante la primera mitad del siglo XVII, la mayoría de las causas judiciales relativas al contrabando se suscitaron en torno a la importación de productos holandeses con la intervención de grandes comerciantes afincados en San Sebastián. La rebelión de los Países Bajos y la consiguiente guerra no interrumpieron las relaciones comerciales con las provincias rebeldes, consideradas súbditas de la Corona, aunque como se acaba de mencionar, se hicieron cada vez más dificultosas. Se produjo un importante auge del comercio ilegal con Holanda en perjuicio, sobre todo, de otras plazas como Bilbao o Laredo⁵⁷⁰. Así, en 1600 en el pleito incoado contra Diego García de Paredes, comerciante de Rouen, suscitado a raíz de una denuncia de traer productos ingleses, el demandante esgrimía como prueba que el barco embargado no era francés sino inglés u holandés⁵⁷¹. En suma, los intercambios con las provincias rebeldes de Flandes se hacían cada vez más difíciles y sospechosos. El Tratado de Amberes de 1609, que estableció la Tregua de los Doce Años con Holanda, aunque inauguró una etapa pacífica en que se normalizaron las relaciones comerciales, supuso, de hecho, un reconocimiento del Estado holandés por parte de la Corona española. Además, durante este intervalo pacífico se potenció la agresiva expansión colonial holandesa a costa, sobre todo, de las posesiones asiáticas portuguesas. Así, en lo sucesivo, a las importaciones de productos manufacturados holandeses se les sumarían las de coloniales (especias, azúcar, tabaco...).

Significativamente, todos los pleitos localizados, pertenecientes al período de la Tregua de los Doce Años, se suscitaron en torno al contrabando de coloniales junto con otros productos de procedencia holandesa. Llama la atención la activa participación de los comerciantes portugueses en la negociación de coloniales aportados por los holandeses. Antes se ha comentado que los comerciantes holandeses se valieron de las redes comerciales dispuestas

568 El apresto de las flotas de galeones que partían de Sevilla y Cádiz hacia las Indias y que al regreso traían la plata, vital para la pervivencia del Imperio, precisaba de los pertrechos navales procedentes de Holanda. De manera que tras el reinicio de las hostilidades entre España y Holanda en 1621 los mercaderes de Sevilla interesados en el apresto de las flotas obtuvieron permisos para su importación, valiéndose, incluso, sobre todo a partir de la década de los 30, de barcos holandeses (SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 127-137).

569 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zarauz 14/24 Noviembre 1591; Motrico 14/24 Noviembre 1594.

570 PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 105-106, 136-137.

571 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 260.

por los portugueses para continuar comerciando con España incluso en épocas de guerra⁵⁷². Este predominio de denuncias contra comerciantes portugueses que traficaban con productos holandeses debe entenderse como otro capítulo más del enfrentamiento que algunos grandes comerciantes guipuzcoanos sostuvieron con los portugueses por tratar de acaparar la mayor cuota posible de las relaciones de intermediación en las que se sustentaban los intercambios comerciales entre Holanda y la Península. Aunque, como se puede comprobar en los casos que a continuación se relatan, algunos grandes comerciantes naturales de Gipuzkoa intervenían directamente en las redes comerciales de los portugueses, dedicadas a la negociación de productos holandeses. Es más, su participación resultaba incluso imprescindible, tanto para encubrir sus intercambios ilícitos como para evitar que la colonia portuguesa adoptara la apariencia de un contrapoder cerrado y ajeno a los intereses de la élite comercial guipuzcoana.

Así, a principios de 1611 Luis Pereira de Castro, comerciante portugués residente en San Sebastián, fue denunciado ante el alcalde de Hondarribia de haber recibido un barril de clavo holandés, proveniente de La Rochelle. El alcalde ordenó el embargo del barril, pero Pereira apeló al Corregimiento, alegando que en las últimas Juntas Generales, celebradas en Azkoitia, se había decretado la libre importación de especias, consideradas como víveres, destinadas al consumo interno de Gipuzkoa. El Corregidor sentenció a favor de Pereira⁵⁷³. Días más tarde, fueron denunciados ante el alcalde otras dos barricas y dos cestas de clavo que habían llegado en el mismo barco junto con otras mercancías holandesas. Melchor Méndez y Manuel Fernández, comerciantes portugueses residentes en La Rochelle, remitieron el cargamento de clavo a la consignación de Juan Pérez de Beroiz y Martín de Ben, comerciantes de San Sebastián. El denunciante, un soldado de la guarnición de Hondarribia, declaró que dicho clavo provenía de las Indias Orientales robado por los holandeses a los portugueses y que las únicas especias legales eran las provenientes de Lisboa⁵⁷⁴. Beroiz y Ben presentaron copia de la anterior sentencia absolutoria, obtenida por Pereira en el Corregimiento, tras lo cual fueron también absueltos. En 1616 fue denunciado ante el Corregidor un barco holandés, remitido por Cornelis Jaunse, comerciante de Rotterdam, a su factor en San Sebastián Giraldo de Beluc. Debajo de su cargamento de habas se hallaron siete barricas de pimienta, que resultaron ser parte de un cargamento superior de 14 barriles de pimienta y dos de clavo⁵⁷⁵.

Estos pleitos constituyen documentos de gran interés para conocer la utilización que los comerciantes hacían de los privilegios y libertades comerciales de Gipuzkoa para encubrir el

572 HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., p. 66.

573 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 923.

574 "...por no ser permitida en estos reynos de España sino tan solamente la que viene de la ciudad de Lisboa registrada e porque el dicho baxel con la dicha mercaderia a aportado a esta villa con la dicha mercaderia cargada en la ciudad de Arrochela adonde la truxeron los flamencos de las islas rebeladas de la que an robado y urtado a su magestad en las Indias Orientales de Portugal por lo qual e porque esta arrendado por su magestad toda especierias para que se venda de la que viene por su cuenta a la dicha ciudad de Lisboa e no a otra ninguna..." (A.M.F., E, 6, V, 3, 1).

575 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 489.

contrabando. Efectivamente, no estando jurídicamente dilucidado si los Países Bajos pertenecían aún a la Corona o si constituían un nuevo estado, que había firmado una tregua con España, los comerciantes que actuaban en Gipuzkoa se aprovechaban de la confusión para traficar con productos holandeses valiéndose de los mencionados privilegios comerciales que conferían un aspecto legal a su actividad. Por una parte, continuaron importando productos provenientes de Holanda (cera, paños, metales, etc.), que tras la tregua se negociaban como mercancías legales, propiedad de súbditos de la Corona. Por otra, en caso de que se considerase a Holanda como un estado separado de la Corona, recurrían a los permisos de libre importación de víveres para importar coloniales holandeses, considerados como productos extranjeros, pero de libre importación merced a la tregua.

Así, en el pleito de 1616 los encausados alegaron que, merced, por una parte a la libertad de importar víveres a Gipuzkoa y, por otra, a la tregua y paz firmada entre los Países Bajos y España, podían importar libremente coloniales y especias. Es decir, constituían productos alimenticios de un estado extranjero amigo, por tanto productos de libre negociación y no de contrabando. Los denunciantes, en cambio, consideraban a los holandeses como súbditos de la Corona y, por tanto, les acusaban de defraudar a la Hacienda, importando especias asiáticas al margen del monopolio de Lisboa. El Corregidor, significativamente, optó por la primera opción, encaminando sus investigaciones a averiguar si los barriles de pimienta y clavo intervenidos habían cumplido con el trámite de la manifestación, que todos los productos legales provenientes del extranjero debían efectuar. Tras comprobar que Miguel de Hecho, comerciante de San Sebastián, en cuya casa se alojaba Giraldo de Beluc, había cumplido con dicho trámite, los encausados fueron absueltos⁵⁷⁶. Con el reinicio de las hostilidades en 1621 ya no había dudas acerca de si los productos holandeses eran de contrabando -provenientes de un estado enemigo- o legales -propios de súbditos (aunque rebeldes) de la Corona-. De manera que la mayoría de los pleitos de contrabando contenidos en el Corregimiento, pertenecientes al período comprendido entre 1621 y mediados del siglo XVII, se suscitaron en torno a la importación de productos holandeses, considerados ya prohibidos, pertenecientes al enemigo⁵⁷⁷.

Tal como se comentaba acerca de los pleitos suscitados durante la Tregua de los Doce Años, los implicados en la importación de productos de contrabando, sobre todo de Holanda, eran todos miembros de la élite de grandes comerciantes de San Sebastián. Así en 1607 Miguel de Hecho, el mismo que, años después en 1616, intervino en otro pleito relativo a contrabando de coloniales holandeses, era acusado de contrabando por el alcalde de Hondarribia, aunque a la postre fue absuelto⁵⁷⁸. En 1622 era Martín de Ben el acusado, comerciante de San Sebastián, implicado en 1611 en otro pleito por contrabando de coloniales anteriormente comentado, al que se le embargaron diversas telas provenientes de Holanda y destinadas a comerciantes de Madrid. Las gestiones de éstos últimos en el Consejo de Guerra dieron como

576 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 489.

577 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 337 (1622); CO MEJ 934 (1625); CO LCI 653 (1626); CO MCI 1761 (1653).

578 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 760.

resultado el desembargo de las telas y la absolución de Ben⁵⁷⁹. En 1625 el acusado era Juan Pérez de Beroiz, comerciante de San Sebastián, al que también se le embargaron telas procedentes de Holanda con destino a comerciantes madrileños e, igualmente, fueron liberados tras gestiones en el Consejo de Guerra⁵⁸⁰. El mismo Beroiz, junto con Domingo de Guerra y Martín de Olozaga, también comerciantes donostiarras, todo ellos encomenderos de otros comerciantes del interior peninsular, fueron denunciados en 1626 de importar cobre y cera de Holanda⁵⁸¹. Domingo de Ripalda y Pedro de Recalde, denunciados en 1653 de importar mercaderías holandesas, eran también comerciantes de San Sebastián, quienes, tras presentar los pasaportes de las mercancías, emitidos por el Veedor de Contrabando -hay que tener en cuenta que España y Holanda desde 1648 no eran ya Estados enemigos-, fueron absueltos⁵⁸².

De todos estos procesos se deduce que el contrabando de productos prohibidos discurría por los mismos cauces que el comercio legal. Eran los grandes comerciantes dedicados al comercio internacional quienes protagonizaban la actividad. Incluso los procedimientos empleados eran similares a los del comercio legal. Los productos eran enviados de sus lugares de origen por comerciantes locales o por factores de comerciantes españoles y recalaban, generalmente, en el puerto de San Sebastián. Aquí eran los grandes comerciantes de la villa, actuando de encomenderos de otros comerciantes del interior, quienes se hacían cargo de las mercancías y los encaminaban a sus destinos. Los principales destinatarios eran los comerciantes madrileños. En suma, procedimientos idénticos a los empleados en el comercio legal, que, además, servía de perfecta tapadera para el tráfico ilegal. Destacan, también, el gran poder e influencias de los interesados en este tráfico. Prueba de ello es que la mayoría de los encausados consiguieron su absolución, recurriendo incluso a las instancias más elevadas de la administración de la Corona⁵⁸³.

La posición geográfica de Gipuzkoa en la frontera franco-española y las especiales y estrechas relaciones que mantenía con la provincia de Lapurdi, incluso en momentos de enfrentamientos bélicos, merced a los Tratados de Conversa, constituían otros factores de

579 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 337.

580 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 934.

581 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 653.

582 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1761.

583 Estas conexiones entre el comercio legal e ilegal y entre comerciantes dedicados al comercio mediante procedimientos ilícitos y la connivencia de las autoridades se puso de manifiesto, en lo que respecta a la Carrera de Indias, en el embargo de bienes de los portugueses llegados en la flota de Tierra Firme de 1641 en respuesta del estallido de la sublevación de Portugal. A pesar de que, prácticamente, la mitad de la plata llegada en dicha flota, de manera legal o velada, y parte importante de otros productos coloniales venían asignados a comerciantes portugueses, la inmensa mayoría de ellos participaba en la Carrera de Indias mediante procedimientos no legales. Con la aplicación del embargo salieron a la luz los citados procedimientos irregulares pero las autoridades consintieron su proceder, signo inequívoco del imprescindible papel que los portugueses ejercían en aquellos momentos en la financiación de la Monarquía, como de la evidencia de que para el funcionamiento del tráfico legal era imprescindible consentir el desarrollo a su amparo de prácticas ilícitas (COLLADO VILLALTA, P.: "El embargo de bienes de los portugueses...", op. cit., pp. 169-207).

primer orden para el desarrollo del contrabando. Por una parte, la cercanía de la frontera permitía a los contrabandistas eludir la acción de las autoridades, alegando, en caso de ser descubiertos, que las mercancías tenían por destino otro territorio ajeno al guipuzcoano. Por ejemplo, en 1666 fue denunciado en Hondarribia una embarcación marselesa cargada de sal y tabaco, procedente de Portugal, reino que, a la sazón, se hallaba en guerra contra España. El maestre del barco alegó que su destino era Lapurdi por lo que no debía ser condenado. Con todo, dado lo evidente del caso, la sentencia del alcalde fue condenatoria⁵⁸⁴. Años después, en 1696 unos corsarios de Hondarribia apresaron un barco bayonés con diversos productos franceses (Francia y España estaban enfrentadas en la Guerra de la Liga de Augsburgo), aparentemente, con destino a Bilbao. Con todo, tras la declaración de su maestre de que su destino era Viana, en Portugal, fue puesto en libertad⁵⁸⁵.

Por otra, los Tratados de Conversa, firmados entre Gipuzkoa y Lapurdi, permitían además a los contrabandistas actuar con total impunidad. Así, en 1696 tras ser apresado por corsarios de Hondarribia otro barco bayonés, cargado con diversos productos y coloniales prohibidos de Francia (vino, pimienta, papel, paños, etc.), fue puesto en libertad tras la alegación de su maestre de que su apresamiento era contrario a la Conversa⁵⁸⁶. En 1712 fue denunciado ante el alcalde de Hondarribia otro barco labortano, cargado con coloniales franceses (azúcar, cacao, etc.) sin que hubiese efectuado la pertinente manifestación, lo que inducía a pensar que eran mercancías prohibidas, procedentes de algún estado enemigo de Francia y España, a la sazón aliadas en la Guerra de Sucesión Española. Pero fue liberado tras la declaración de su maestre de que el destino del cargamento era la ciudad de Bayona⁵⁸⁷.

En suma, las autoridades locales y provinciales, en consonancia con los intereses de los grandes comerciantes, mostraban poco empeño por perseguir el contrabando. Eran conscientes de que el comercio ilegal constituía una puerta abierta al comercio internacional, indispensable para satisfacer las necesidades alimentarias de la población y las ansias de riqueza de los comerciantes, y más en una época en la que la negociación de diversos capítulos, vitales para el sostenimiento del tráfico legal, escapaban de Gipuzkoa a otros focos como Bilbao o Bayona. Prueba de su connivencia con los contrabandistas es la actitud contraria mostrada, de acuerdo con los intereses de los comerciantes de San Sebastián, al establecimiento de cónsules extranjeros, tal como anteriormente se estudiaba. El principal argumento de dicha oposición era que los cónsules fiscalizarían el activo contrabando de productos prohibidos del extranjero, lo cual desembocaría en su disminución⁵⁸⁸.

No sólo eran las autoridades locales y provinciales las interesadas en la continuidad del contrabando. Como a continuación se estudiará, también la Corona, atosigada por las

584 A.M.F., E, 7, II, 10, 5.

585 A.M.F., E, 7, II, 15, 10.

586 A.M.F., E, 7, I, 21, 6; E, 7, II, 15, 12.

587 A.M.F., E, 7, II, 22, 6.

588 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/46; JD IM, 2/22/48.

estrecheces bélicas y hacendísticas, se vio precisada a permitir el contrabando, inicialmente para proveerse de productos extranjeros de gran valor estratégico, como la artillería de hierro colado, los efectos navales o el cobre, y, después como fuente de obtención de ingresos a cambio de la concesión de permisos para la importación de productos de contrabando. Destaca que parte importante de los productos extranjeros, introducidos merced a estos permisos, eran coloniales, preferentemente, el tabaco⁵⁸⁹.

6.3.1.2. Extracción de metales preciosos

Las autoridades, al igual que sucedía con las mercancías provenientes de determinados países, prohibían, también, la extracción al extranjero de determinados productos considerados estratégicos para la consecución de determinadas políticas e intereses económicos. Quizás, el caso más evidente sea el de la exportación a Lapurdi del mineral de hierro, procedente de las minas de Somorrostro, que la Provincia siempre trató de impedir. Consciente de que las ferrerías de la vecina provincia de Lapurdi y, también, de la Alta y de la Baja Navarra se surtían de mineral, en gran medida, de los puertos labortanos, trató de evitar ese tráfico, tanto para limitar el desarrollo de un directo competidor como para desviar este tráfico de mineral a los puertos guipuzcoanos. A pesar de que la Provincia ganó contra el Señorío de Bizkaia una Ejecutoria prohibiendo la exportación de mineral a Lapurdi, la persistencia de este tráfico condujo a que, durante la segunda mitad del siglo XVI, estableciera guardas para vigilar el cumplimiento de la prohibición, llegando en 1592 a aprobar la construcción de una lancha que se encargase de perseguir a los infractores⁵⁹⁰. Además del caso del mineral de hierro, las autoridades de la Provincia mostraron también una actitud férrea en contra de la extracción desde Gipuzkoa de determinados víveres, sobre todo de cereales, como se mencionaba anteriormente en este mismo capítulo. En cuanto a la extracción de la madera, elemento de gran valor estratégico, en el capítulo correspondiente a la construcción naval, también, se han analizado los conflictos acaecidos en torno a su extracción.

De todas maneras, en cuanto a su valor, el principal producto, que, de forma ilícita, se extraía desde Gipuzkoa era el dinero de oro y plata. Efectivamente, una de las principales contrapartidas de los productos prohibidos importados desde el extranjero eran los metales preciosos. En suma, a los perjuicios que la importación de productos prohibidos ocasionaba a la política de guerra económica de la Corona, había que sumar la constante sangría de metales preciosos que dicha actividad provocaba, desbaratando todo intento de aplicación de políticas de cuño mercantilista. Desde el punto de vista de los comerciantes y de los gobernantes extranjeros, la principal y más codiciada mercancía proveniente de los territorios bajo soberanía española eran los metales preciosos. Gipuzkoa, con sus privilegios comerciales que autorizaban la extracción del numerario de oro y plata, constituía uno de los principales territorios por el que se extraía dicho dinero de forma ilegal y encubierta. Una vez más, se constata que los privilegios y exenciones de Gipuzkoa constituían una perfecta tapadera para

589 A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 139.

590 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zumaya 16/26 Abril 1575; Vergara 4/14 Mayo 1585; Azcoitia 14/24 Noviembre 1592.

el desarrollo del contrabando, en este caso de metales preciosos. Como a continuación se comprobará, el estudio de la extracción ilícita de dinero constituye un instrumento de enorme valor para comprender el desarrollo del contrabando en Gipuzkoa. Por una parte, permite una aproximación al volumen alcanzado en Gipuzkoa por el contrabando, actividad inmensurable debido a su carácter encubierto y, por otra, constituye un medio muy eficaz para averiguar, tanto el alcance real de la política absolutista emprendida por la Corona como su dependencia con respecto al contrabando.

Los pleitos suscitados en torno a la extracción ilícita de dinero ponen de manifiesto cómo los encausados se valían de los permisos de extracción de moneda de Gipuzkoa para encubrir sus actividades delictivas. Eran habituales las extracciones por vía terrestre, por la frontera del Bidasoa, protagonizadas por gabarreros y otras personas de baja extracción social que actuaban al servicio de los comerciantes, como el gabarrero al que en 1574 se le descubrieron en un saco más de 16.173 reales de plata, en monedas de oro y plata⁵⁹¹. Por vía marítima era frecuente el fraude entre los barcos, mayoritariamente franceses, dedicados a la importación de víveres. Así, en 1582 Vicente Lepreset y Gil Cotobal eran denunciados por la extracción indebida de 200 ducados a Francia. Efectivamente, acudieron con un cargamento de centeno a Santander, pero, tras su venta manifestaron ante la justicia únicamente 200 ducados, escondiendo otros tantos para extraerlos fraudulentamente a Francia. A pesar de todo, fueron denunciados cuando arribaron a San Sebastián a comprar mercancías con la porción declarada del dinero⁵⁹².

En suma, al amparo de los permisos de extracción de moneda de oro y plata a cambio de víveres, las autoridades municipales de las localidades portuarias permitían las extracciones indebidas, mediante la falsificación de las manifestaciones o declaraciones de mercancías que los comerciantes debían efectuar. Ante la generalización del delito, el Consejo de Castilla se decidió a intervenir. En 1626 envió un juez comisionado para que investigara el proceder de los alcaldes de los municipios portuarios de Gipuzkoa. Pero sus investigaciones prácticamente se limitaron a analizar los libros de manifestación de mercancías de los puertos de Mutriku, Deba, Zumaia y Getaria, correspondientes a los años comprendidos entre 1620 y 1626. Su tarea se encaminó a calcular la correlación entre el valor de las mercancías aportadas por los extranjeros y las cantidades de dinero manifestadas en su retorno. Descubrió que, en muchos casos, las cantidades de dinero manifestadas excedían el valor de las mercancías introducidas. Aunque, es cierto que estas cantidades eran poco importantes⁵⁹³, también era evidente que constituían la prueba de las falsificaciones que se cometían en las manifestaciones para encubrir las extracciones de cantidades muchísimo más elevadas que las

591 A.M.F., E, 7, II, 1, 10.

592 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 470.

593 Por ejemplo se descubrió que en Mutriku durante el mandato de Juan de Arreguia en 1624 se extrajo un exceso de 3.961 reales de plata, en 1624 en el de Pedro de Asterriza 539 reales de plata, en 1620 en el de Antonio de Iturribalzaga 2.600 reales de plata, en 1623 en el de Domingo de Ibarra 170 reales de plata ; en Zumaia en 1621 en el de Martín Díaz de Oiquina 2.150 reales de plata, en 1622 en el de Lope Fernández de Cigaran 150 reales de plata, etc. (A.H.N., Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Vicario, L. 30287 Exp. 2).

registradas. Con todo, el juez, en vez de ahondar en sus averiguaciones, prefirió condenar a los exalcaldes encausados al importe de las cantidades excedentarias.

Esta actitud poco impetuosa en la persecución del contrabando de dinero de las autoridades de la Corona puede que constituya una consecuencia de su participación en la actividad. En 1620 se inició un pleito en el tribunal del Corregimiento que contiene muchas pistas acerca de la connivencia existente entre las autoridades más elevadas de la monarquía y los comerciantes dedicados al contrabando de dinero. Matías de la Fonte, comerciante bayonés, fue denunciado de extraer dinero en su barco desde San Sebastián. Tras revisar el barco, se hallaron 44 talegonos o sacos que contenían un total de 220.016 reales de plata destinados a Flandes. Perteneían a diversos comerciantes donostiarras y extranjeros que operaban en San Sebastián, algunos de ellos, como Miguel de Hecho o Giraldo de Beluc, ya antes implicados en casos de contrabando de productos prohibidos provenientes del extranjero⁵⁹⁴. Todas las cantidades expresadas venían acompañadas de sus pertinentes licencias de extracción en regla, salvo los 69.984 reales de plata, que el propio de la Fonte tenía a su cargo.

La documentación presentada por de la Fonte se componía, por una parte, de una Real Cédula de junio de 1619, que contenía una contrata con los comerciantes flamencos Giraldo de Beluc, residente en San Sebastián, y Teodoro Grunegen, residente en Bayona, autorizando la extracción de 136.500 reales de plata, para la adquisición de 500 quintales de cobre destinado a la fábrica de moneda de Segovia. Dicha contrata contemplaba que los dos mencionados comerciantes podían contratar los servicios de cualquier otro comerciante o transportista, provisto de sus poderes expresos y debidamente acreditado⁵⁹⁵. Por otra, presentó

594 Las cantidades de dinero localizadas pertenecían a los siguientes comerciantes: 9.772 reales de plata de Giles Vermolens, comerciante flamenco; 13.000 reales de plata de Esteban Frances, comerciante francés; 11.674 reales de plata de Miguel de Hecho, comerciante de San Sebastián; 30.000 reales de plata de Andrés Clutina, comerciante flamenco; 17.200 reales de plata de Joan Vos, comerciante flamenco; 20.000 reales de plata de Lorenzo de Chabarria, comerciante francés residente en San Sebastián; 16.000 reales de plata de Christian de Velporten, comerciante flamenco; 29.386 reales de plata de Joanes de Mannexces, comerciante francés residente en San Sebastián; 3.000 reales de plata enviados por Juan de Olaeta a su propietario Juan Pertamans, comerciante flamenco; y 69.984 reales de plata que el propio Matías de la Fonte extraía en nombre de Giraldo de Beluc, comerciante flamenco (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 556).

595 "...El rrey. Mis corregidores, juezes de rresidencia, alcaldes mayores o vuestros lugarestenientes en los dichos ofiçios, alcaldes hordinarios y de sacas y cossas vedadas...y otros quales quier justiçias y personas que estais en guarda de quales quier puertos y passos de mar y tierra que ay entre estos mis rreynos de Castilla y en otros con quien confinan exçeto los de Portugal, y a cada uno y qualquiera de ellos a quien esta mi çedula oreginal fuese mostrada y no traslado de ella con que sea sacado con autoridad de justiçia, saved que Pedro Gonçales // (fol. v.) Varrera vezino de la çuidad de Segovia se encargo de proveer en la cassa de moneda antigua de ella a dicha ciudad de dar dos asientos que con el tomaron en çinco y veinte y tres de jullio del ano de mill y seiscientos y diez y ocho, quinientos quintales de cobre a ciertos plazos para la lavor de la moneda de vellon que he mandado labrar en la dicha cassa y de mi parte se le ofreçio que se le daria liçençia mia para que pudiesse sacar de estos rreynos para fuera de ellos çiento y treinta y seis mill y quinientos reales que valen quatro quentos y seiscientas y quarenta y un mill maravedis que me rrepresento avia menester para la compra y conduçion del dicho cobre con que me huviesse de pa-// (fol. r.) gar a rrazon de quatro por çiento por la dicha liçençia, y agora por su partte me ha sido echa rrelaçion que los çinco mill y quatroçientos y sesenta rreales que esto monto los tiene ya entregados y pagados a Joan Fernandes Rrealiego teniente de mi tesorero de la dicha cassa de moneda antigua, atento a lo qual el dicho Pedro Gonçalez Varrera por memorial que dio firmado de su nombre en mi conçejo de hazienda me suplico fuesse servido de mandarle dar la dicha liçençia y que se despachasse en caveça de Xiraldo Veluc y Teodoro Grunegen mercaderes flamencos rresidentes en la villa de San Sebastian que son las personas que // (fol. v.) le an dado el dicho cobre, y visto en el dicho mi consejo de hazienda con el dicho memorial y una carta de pago que el dicho Juan Fernandez Rrealiego otorgo del rrecivo de los

dos poderes, uno otorgado por Teodoro Grunegen a Giraldo de Beluc para que gestionara todos sus negocios relativos a la mencionada contrata, y el otro por dicho Giraldo de Beluc a Matías de la Fonte encomendándole la administración de sus negocios durante su ausencia. Sin embargo, en este segundo poder no se especificaba expresamente la extracción del dinero correspondiente a la contrata firmada con la Corona, tal como exigían sus condiciones. Precisamente, esa fue la razón que condujo al Corregidor a iniciar los autos en contra de la Fonte.

El Corregidor, juzgando insuficientes los documentos presentados, procedió a embargar los 69.964 reales que Matías de la Fonte llevaba en su encomienda. Éste declaró que había realizado las manifestaciones del dinero y demás trámites legales sin ningún problema, por lo que solicitaba su desembargo. La parte demandante presentó testimonios que afirmaban que con la salvaguarda de los permisos reales para la saca de dinero los comerciantes extranjeros procedían a extraer, de manera ilegal, grandes cantidades de moneda de oro y plata⁵⁹⁶. Por fin, el Corregidor sentenció la pérdida de 20.768 reales de plata, parte correspondiente a Giraldo de Beluc, y los restantes 49.216 reales decidió reservarlos hasta la comparecencia de Teodoro de Grunegen o Brumegen, que se hallaba ausente. Se hicieron pregones, pero al no comparecer el acusado le condenó a la pérdida del dinero y a seis años de destierro. Entonces los condenados recurrieron al rey, quien, en julio de 1621, ordenaba al Corregidor el envío de una copia de la manifestación o declaración que de la Fonte hizo del dinero. Con ello se interrumpió el proceso del que, hay que advertir, no se conserva el desenlace.

Algunos de los comerciantes, que aparecen en este proceso, participaban también en otros asientos con la Corona para la importación de cobre destinado a la elaboración de moneda. Es el caso de Christian Velporten o Verpoorten, quien a finales de 1620 firmó un contrato con los comerciantes Juan Ochoa de Zuazo y Juan Díaz de Garayo, vecinos de Vitoria, y Juanes de Guerra, de San Sebastián, comprometiéndose a proveerles de todo el cobre que le solicitasen. Los dos vitorianos firmaron un asiento con la Corona para proveer a la fábrica de moneda de Segovia de un total de 10.000 quintales de cobre, cantidad que Velporten debía aportar a San Sebastián desde Holanda y Alemania. Pero en marzo de 1621, intuyendo quizás la cercanía del fin de la Tregua de los Doce que acarrearía la interrupción de las relaciones comerciales entre España y los Países Bajos, Velporten se negó a cumplir el contrato, de

dichos çinco mill y quatroçientos y sesenta rreales ante Francisco Perez mi escrivano y del numero de la dicha ciudad de Segovia y en ella a siete de septiembre del dicho año de seiscientos y diez y ocho, lo he tenido por bien y por la presente os mando que dexeis y consintais sacar y passar por quales quier de los dichos puertos y passos que ay entre estos dichos mis rreynos de Castilla y los otros con quien confinan exçetto los de Portugal a la persona o personas que para ello tuvieren poder de los dichos Xiraldo Beluc y Teodoro Grunexen los dichos quatro quentos y seisçientas y quarenta // (fol. r.) y un mill maravedis por la rrazon que dicha es, los quales les dexareis paçar libremente como hazienda que va para mi servicio en una o mas vezes sin les llevar derechos ni otra cossa alguna ni pedirles otros recado y lo cumplireis assi en virtud de esta mi çedula oreginal no embargante las de suspension que dieron...y quales quier leyes y prematicas que proyben el sacar dineros de estos reynos...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 556).

596 “...a la tercera pregunta dixo este testigo que por publico y notorio a oido decir este testigo en esta dicha villa de San Sevastian que con so color de cedulas y licencias reales que an tenido Teodoro Brumegen y Giraldo Veluc y otros mercaderes flamencos e yngleses pasan de estos rreinos muchisima cantidad de dinero en oro y plata ocultamente metiendo en los navios de noches y de dia y a este testigo algunas veces le an dado notiçia de ello y aunque ha hecho las diligencias posibles para cogerlos y denunciarlos no a podido...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 556).

manera que sus socios vitorianos procedieron a demandar su cumplimiento ante el tribunal del Corregimiento⁵⁹⁷.

La negociación del cobre, como se comprueba en los mencionados casos, alcanzó gran desarrollo en los años que precedieron al reinicio de los enfrentamientos entre España y Holanda, acaecido en abril de 1621. Sin embargo la guerra no interrumpió este tráfico, al contrario, el cobre holandés continuó llegando de forma ilegal. Es más, las autoridades de Holanda conocedoras, obviamente, de la existencia de este tráfico ilegal, se valieron de ella para librar una de las más resonantes batallas de guerra económica que tuvo lugar durante este conflicto. Efectivamente, al poco del reinicio de la guerra los holandeses comenzaron la introducción masiva de moneda de vellón en los territorios de la Corona. Con ello, además de continuar con las extracciones de dinero de oro y plata, provocaban serios desequilibrios en la economía castellana, como la galopante inflación y la devaluación de la moneda de vellón. Dado que parte importante de este trasiego se producía por Gipuzkoa, en 1624 don Pedro de Alarcón fue comisionado por el Consejo de Hacienda para que iniciara investigaciones en la provincia, a fin de descubrir y castigar a los infractores. Este comisionado remitió a las autoridades de la Provincia un extenso memorial, exponiendo una serie de medidas para erradicar la introducción ilegal de moneda de vellón por los holandeses desde Francia. De la lectura de este memorial se deduce que los holandeses, para conseguir sus objetivos no hicieron más que valerse de la red comercial que existía en Gipuzkoa⁵⁹⁸. Al parecer, intervenían gran número de personas ligadas a casi todas las actividades que integraban la economía marítima de Gipuzkoa. Así, en la traída de la moneda desde Francia participaban desde los grandes balleneros labortanos, que invernan en Gipuzkoa, hasta los pescadores del litoral, especialmente los del entorno de San Sebastián. Los comerciantes, por su parte, se encargaban de introducir dicha moneda en los principales mercados provinciales, a fin de que desde ella se introdujera en Castilla con total seguridad y apariencia de legalidad⁵⁹⁹.

A primera vista lo más sorprendente de todos estos acontecimientos descritos en torno a la extracción de dinero de oro y plata para la adquisición de cobre, amonedado o no, es el

597 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1269.

598 Especial protagonismo tuvieron en la importación del cobre las redes comerciales portuguesas asentadas en los puertos guipuzcoanos (ANGULO MORALES, A.: "Exclusión, racismo y xenofobia...", op. cit., pp. 179-203).

599 "Ay otro modo de meter moneda por que los vezinos de San Juan de Lus que tienen grangeria de yr a la pesca de ballenas a la Noruega por ser los basos en que ban de porte de asta trezientas a seisçientas toneladas y no poder estas naves entrar en San Joan bienen al Pasaje y San Sebastian y con ocasion de que bienen a traer los mantenimientos desde San Joan y Andaya traen a ella gran cantidad de moneda que despues entregan a los correspondientes que despues noche y dia ban a reçebirla a los navios y assi conbiene que se ponga remedio a este daño por que ynportara la que se entra mas de millon y medio cada año.

Entrasse tambien la moneda en unas chalupas de pescadores que bienen asta la bista de San Sebastian tomando por color el yr a pescar con trasmallos y llegan a sitios conocidos donde dejan la moneda con senales que reconoçidas // (fol. 2º r.) por sus correspondientes que con el mismo color de pescar ban a los lugares que tienen savidos y recoxen la moneda que alli an dexado sus correspondientes que la trajeron de San Joan, Andaya y Çiburu...traen con veynte reales que llevan de plata quarenta y ocho reales en quartos...que llegan a la provinçia de Guipuzcoa, Yrun, San Sebastian, Bergara, Oñate y todas las partes de la dicha provinçia como alli corre la dicha moneda queda luego de buena calidad de manera que con titulo de dezir que la traen de aquellas villas la meten por toda Castilla libremente y es esto en gran cantidad." (A.G.G.-G.A.O., JD IM 1/9/1 (P5D6)).

proceder de las más elevadas instancias de la Monarquía. Efectivamente, se ha podido comprobar que, a fin de satisfacer sus necesidades, en este caso de cobre para la fabricación de moneda, recurrían a los servicios de comerciantes, algunos de ellos no ya sospechosos, sino juzgados por delitos de contrabando, como es el caso de Giraldo de Beluc. Se podría barajar la hipótesis de que fueron las especiales y críticas circunstancias de la Hacienda las que empujaron a las autoridades de la Corona a recurrir a semejantes servicios. Pero lo cierto es que el caso de las autorizaciones de extracción de metales preciosos para la adquisición de cobre no constituye ninguna excepción. Desde inicios del siglo XVII la Corona recurría a los servicios de los comerciantes afincados en San Sebastián para proveerse de productos extranjeros de gran valor estratégico. En el capítulo correspondiente a la construcción naval se hacía hincapié en la continua llegada de efectos navales para abastecer, entre otras, las construcciones de los galeones destinados a las armadas reales. Entre otros efectos, se importaban del extranjero piezas de artillería de hierro colado destinadas a la defensa de los galeones, como los diez cañones, propiedad del capitán Nicolás Sáez de Aramburu, vecino de Azkoitia, que en 1608 se embarcaron con destino a Sevilla en un galeón de casi 600 toneladas de arqueo, vendido por el propio Aramburu al capitán San Juan de Olazabal, vecino de Errenteria, y a Antonio de Luscando, de San Sebastián⁶⁰⁰.

La importación de artillería de hierro desde el extranjero adquirió gran relevancia en San Sebastián y como actividad que rozaba la legalidad fue también protagonizada por los mismos comerciantes dedicados al comercio legal o ilegal con países del extranjero. Así, en 1629 el capitán Francisco de Beroiz, gran comerciante donostiarra, Miguel de Eraso y Giles Vermolens, comerciante flamenco residente en San Sebastián, anteriormente implicado en un pleito sobre extracción de dinero de oro y plata, vendieron a la corona portuguesa 48 cañones de hierro colado. Fueron cargados en un navío francés, que, de camino hacia Lisboa, fue sorprendido por un temporal que le obligó a refugiarse en el puerto de Luarca (Asturias), donde fue embargada por las autoridades locales. Se les acusó de pretender enviar los cañones a Francia de forma ilegal, de manera que sus propietarios se vieron obligados a iniciar en el tribunal del Corregimiento de Gipuzkoa unos autos de información acerca de su verdadero destino⁶⁰¹.

En suma, la Corona se veía precisada a la adquisición de diversos productos del extranjero, recurriendo a los servicios de los comerciantes afincados en San Sebastián. Necesidades, que no concluyeron, ni mucho menos, tras el inicio de las hostilidades con la mayoría de los estados del arco atlántico europeo (con Holanda desde 1621, con Inglaterra desde 1623 y con Francia desde 1635). De manera que continuó accediendo a la adquisición de muchas imprescindibles manufacturas y mercancías europeas, recurriendo al contrabando que, entre otros territorios, florecía en Gipuzkoa. Es más, con el inicio de estas hostilidades se acentuaron las penurias de la Hacienda real. La Corona, a fin de continuar gozando de la llegada de los productos extranjeros y, al mismo tiempo, de granjearse un nuevo medio de

600 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 566. Este pleito se suscitó a raíz de la demanda interpuesta por el capitán Nicolás Sáez de Aramburu contra los dos propietarios del galeón para que pagaran el premio del seguro de los diez cañones, tal como se había acordado en el contrato que suscribieron ambas partes.

601 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 382.

obtención de ingresos, recurrió a la emisión de licencias de saca o permisos de extracción de dinero para la adquisición de mercancías de contrabando en el extranjero.

Constituían una especie de “patentes”⁶⁰² de contrabando, por las que la Corona autorizaba, no sólo la importación de productos de contrabando del extranjero, sino también la extracción en contrapartida de moneda de oro y plata. La Corona, a cambio del franqueo del permiso, obtenía del beneficiario un porcentaje de la suma de dinero autorizada. En 1642, en el primero de los permisos que se ha podido localizar, el porcentaje correspondiente a la Corona ascendía al 5 %. Efectivamente, la Corona concedió al marqués de San Román una licencia de saca o permiso para extraer 48.000 ducados de plata (632.874 reales de plata) para la adquisición de mercancías extranjeras de contrabando. A cambio, la Corona percibiría el 5 % de la cantidad autorizada, es decir, 31.643 reales de plata de los ingresos que el marqués obtenía de una encomienda que poseía en Indias⁶⁰³. La única limitación impuesta por la Corona era que las mercancías de contrabando no debían ser aportadas en barcos ni por tripulantes de Holanda o Francia, es decir, de los estados originarios de las mercancías. Esta condición, en la práctica, supuso la inviabilidad del permiso. Efectivamente, el permiso fue vendido por don Juan de Echeberria, Proveedor General de Armadas, a Esteban de Jeffrey, comerciante inglés. Sin embargo cuando éste trató de distribuir el permiso entre varios comerciantes, no halló ninguno dispuesto a aceptarlo con semejante condición. Así, cuatro meses más tarde, don Juan de Echeberria demandó a Esteban de Jeffrey ante el tribunal del Corregimiento para que cumpliera el acuerdo y pagase el 5 % del permiso correspondiente a la Real Hacienda. Jeffrey alegó la inutilidad del acuerdo por las razones expuestas. Razones tan evidentes, que el propio Corregidor, representante del rey en la provincia, sentenció a su

602 En cuanto que constituían despachos o cédulas, que concedían el goce de un privilegio, en este caso de ejercer el contrabando.

603 “...Por quanto he resuelto que al marques de San Rroman se le conseda permission para yntroduçir en estos reynos mercaderias de contravando asta que se saquen quarenta y ocho mill ducados de plata para que con ellos se pudiese disponer para yr a la jorna[da] presente con calidad que esta cantidad se cobre para mi Real Hazienda de [lo] proçedido de una encomienda que tiene en las Indias. Y por quenta de ella ha p[edido] se le despache una liçençia de quarenta y ocho mill ducados de plata que (ILEGIBLE)gulados los dos mill a rraçon de a diez por çiento en vellon haze la dicha canti[dad] con lo que ba a deçir del premio que es la que se ha ajustado para que (ILEGIBLE) los dichos dos mill ducados de plata y por quenta de los otros dos se le pres (ILEGIBLE) en la junta del almirantazgo dos mill de vellon de que se ha de haver paga (ILEGIBLE) la junta antes de entregarle despacho de ellos o de lo que se beneficiare de su va[lor] en cuya conformidad se ha convenido por la vrevedad que rrequiere su de (ILEGIBLE) por estar de partida para la jornada. Por tanto permito y tengo por bien que dicho marques de San Rroman, con quien tubiere su poder y çesion pueda con[tratar] y hazer traer a estos reynos e yntroduçir en ellos por los puertos de [Cadiz Ma]laga Vilvao y San Sevastian los dichos quarenta y oço mill ducados d[e] plata en mercaderias de contravando con que no ayan de venir ni [vengan] en navios françeses ni olandeses ni por jente de aquellas naçion[es y] que cada y quando que el dicho marques o quien tubiere su poder (ILEGIBLE) puertos referidos con las mercaderias de esta permission o con parte se aya de presentar y presente en Cadiz ante don Andres Vitado de Çe (ILEGIBLE) [en] Malaga ante don Pedro de Funes, en Vilvao ante Diego (ILEGIBLE) y en San Sevastian ante Pedro Gonçalez de Vesga mis veedores de comercio y contravando en ellos o las personas que sirvieren en ellos y ante ellos y cada uno de ellos declarar la cantidad y calidad de [mer]caderias que se trajeren para que con su asistençia y intervenieren (ILEGIBLE) y no de otra manera se vean, tassen, aforen y valuen y asienten (ILEGIBLE) de esta mi çedula original que ante escribano publico y no de otra suerte (ILEGIBLE) que cada vez entrare y de la misma suerte se hira continuando (ILEGIBLE)an estrado los dichos quarenta y oço mill ducados de plata en (ILEGIBLE) // (fol. r.) mercaderias de contravando que se ha de hazer en termino de dos años...” (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 481).

favor, dando por nulo el acuerdo⁶⁰⁴.

En lo sucesivo, en las licencias de saca o permisos de importación de mercancías de contrabando concedidos, no se incluiría quizás la mencionada restricción, lo cual posibilitó su viabilidad⁶⁰⁵. De todas maneras, los siguientes permisos localizados, correspondientes a 1653, contienen otras limitaciones. A diferencia del permiso de 1642, no se autorizaba la libre extracción de toda la cantidad de dinero de oro y plata estipulada. Únicamente, se admitía la extracción en dinero del 10 % del valor de las mercancías de contrabando que se podían adquirir merced a la autorización. El resto del precio de los productos importados se debía sufragar extrayendo, en contrapartida, mercancías de producción propia, tanto peninsulares - caso de los paños o la lana- como provenientes de Indias, como grana, añil, cochinilla, lana de vicuña, jengibre, palo, etc. Las mercancías, tanto las provenientes del extranjero como las extraídas en contrapartida, deberían abonar los habituales derechos aduaneros. El porcentaje que la Corona percibía a cambio de la concesión del permiso también aumentó desde el 5 % estipulado en 1642, al 10 % del valor total de las mercancías de contrabando autorizadas⁶⁰⁶.

Estas licencias, verdaderas autorizaciones de contrabando, se limitaban a puertos y puestos aduaneros concretos, expresados en la cédula de permiso. Entre la vasta documentación del archivo de Simancas se ha localizado la relación de todos los permisos de contrabando que se concedieron en 1653. En ellas consta, por una parte, el lugar por donde debían ser introducidos los productos de contrabando y por otra, la cantidad de mercancías autorizadas, expresada en su valor monetario. Constituyen, por tanto, un medio aproximativo para cuantificar, en primer lugar, el volumen de productos de contrabando que se introducían por distintos puertos de la Corona, en segundo lugar, la cantidad de metales preciosos que se extraían en contrapartida desde los distintos puertos y, en tercer lugar, la mayor o menor importancia del contrabando en los distintos puertos y territorios de la Corona.

Entre todos los puertos y aduanas es San Sebastián la que más destaca. Concretamente, se autorizó la introducción por San Sebastián de mercancías de contrabando equivalentes a 3.208.762 ducados de plata (35.296.381 reales de plata). Mientras que las cantidades autorizadas para las restantes nueve plazas, incluidas Cádiz, Sevilla y Bilbao, ascendían únicamente a 1.576.836 ducados (17.345.196 reales de plata). Es decir, las cantidades de contrabando autorizadas en San Sebastián prácticamente duplicaban a las autorizadas en el resto de la Corona, lo cual es buena muestra, no sólo del volumen que el contrabando alcanzó en la economía marítima de Gipuzkoa, sino del enorme desarrollo que esta actividad experimentó en la provincia situándose en la cabecera de toda la Corona. Además, estos datos constituyen un buen reflejo de las cantidades de dinero de oro y plata que se extraían desde San Sebastián. Aún admitiendo que las cantidades de dinero autorizadas para su extracción se

604 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 481.

605 Tampoco se conoce el contenido exacto de las condiciones del permiso concedido en 1643 a Andrés Gómez de Abilla para introducir mercancías de contrabando por valor de 100 ducados de plata. Véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 286.

606 A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 139. Véase el documento nº14 del Apéndice Documental.

limitaban al 10 % del valor de las mercancías de contrabando, este porcentaje ascendía a la astronómica cifra de 320.876 ducados de plata (3.529.638 reales de plata)⁶⁰⁷.

Tabla 9: Extracciones de dinero (rs. pta.) autorizadas mediante licencias de saca para la compra de mercancías extranjeras de contrabando otorgadas a distintas plazas en 1653		
	Cantidades	Porcentaje
San Sebastián	35.296.381	67%
Bilbao	330.000	0,6%
Laredo	146.196	0,3%
Ágreda	1.883.396	3,6%
Logroño	41.004	0,1%
Cádiz	7.761.600	15%
Sevilla	2.145.000	4%
Sanlúcar	2.321.000	4,4%
Málaga	1.947.000	3,7%
Motril	770.000	1,5%
TOTAL	52.641.577	100%

Fuente: A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 139.

Con todo, es preciso advertir que estos datos deben ser utilizados con cautela. En primer lugar, la concesión de licencias de saca no implica que se introdujeran el total de las cantidades de mercancías de contrabando autorizadas. Los plazos de aplicación de la licencia solían ser limitados, en general, de año y medio de duración, lo cual, muchas veces, imposibilitaba el empleo del total autorizado, especialmente en los casos en que las licencias contemplaban la introducción de cantidades muy elevadas de productos de contrabando. Este es el caso de las dos mayores licencias concedidas por la Corona en 1653, ambas para introducir productos de contrabando desde San Sebastián. Efectivamente, en el primero de los

607 A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 139. Acerca del fundamental papel de los hombres de negocios guipuzcoanos en el tráfico de la plata véase: RILOVA JERICÓ, C.: “¡Muerte a los vicuñas!. El control cántabro sobre el flujo de la plata americana a través de dos generaciones de la familia Madariaga (1620-1680)”, en: PANIAGUA PÉREZ, J. – SALAZAR SIMARRO, N. (coord.): *Ophir en las Indias: estudios sobre la plata en américa, siglos XVI-XIX*. León: Universidad de León, Área de Publicaciones, 2010.

casos, Juan Díaz Sánchez, comerciante de Bayona, residente en San Sebastián, obtuvo una licencia de saca para importar productos de contrabando correspondientes a 1.100.000 ducados de plata (12.100.000 reales de plata). Pero cuando expiró el plazo en 1655, consta que, únicamente, se habían importado mercancías por el valor de 75.123 ducados de plata (826.353 reales de plata). En el segundo caso, Pedro de San Martín, comerciante de París, residente en San Sebastián, obtuvo tres licencias de 800.000, 600.000 y 400.000 ducados de plata respectivamente. En total 1.800.000 ducados de plata (19.800.000 reales de plata) con los que, consta que, tan sólo, se adquirieron mercancías por el valor de 19.040 ducados de plata (209.440 reales de plata). Este hecho induce a sospechar que la obtención de las licencias de saca era una especie de seguro que los comerciantes dedicados al tráfico ilegal tenían en sus manos para hacer uso de ellas en caso de aprehensiones o denuncias. Con lo que se puede afirmar que el volumen del tráfico consignado en esta documentación constituye una pequeña parte de la que realmente se realizaba.

En segundo lugar, la licencia concedida para importar mercancías de contrabando desde determinado puerto no implicaba que fuera el único por el que, realmente, transcurriesen las mercancías. Los poseedores de estas licencias, recurrían a vender o conceder partes de dichos permisos a otros comerciantes, que no siempre negociaban desde el puerto principal autorizado. Hecho que contribuye a incrementar la sospecha de que la principal función de estas licencias era la de servir de seguro o protector frente a las intervenciones de las autoridades. Las mismas licencias permitían estas derivaciones, pues generalmente extendían la autorización a varios puertos y pasos aduaneros. Así, en el mencionado caso de los 75.123 ducados de plata (826.353 reales de plata) en productos de contrabando importados merced a la licencia obtenida por Juan Díaz Sánchez en 1653, aunque la mayor cantidad, concretamente los correspondientes a 71.439 ducados de plata (785.829 reales de plata), se introdujeron por San Sebastián; una pequeña parte de 3.684 ducados de plata (40.524 reales de plata) se introdujeron desde Bilbao.

En tercer lugar, el que las licencias autorizaran la extracción en dinero de oro y plata únicamente del 10 % del valor de las mercancías de contrabando introducidas, no significa que no se extrajeran mayores cantidades de forma encubierta. Efectivamente, las mismas licencias contemplaban la posibilidad de que los barcos, que hubiesen aportado las mercancías de contrabando a los puertos autorizados, pudiesen retornar sin carga, en caso de no hallar ningún producto para extraer en contrapartida. Es decir, estos permisos eran una puerta abierta a la extracción ilícita de dinero hacia el extranjero. A menos que se dispusiera de una abundante provisión de mercancías, tanto peninsulares como coloniales, para poder extraer en contrapartida de las mercancías de contrabando, el único medio para poder adquirirlas era por medio de la extracción de dinero. Lamentablemente, los registros de las licencias de saca, únicamente especifican los productos de contrabando importados, sin que se expresen las mercancías extraídas a modo de contrapartida.

En el caso de San Sebastián, salvo el incremento de la negociación de coloniales que se produjo desde mediados del siglo XVII, tal como en breve se analizará, no se detecta ningún incremento en el volumen de negociación de otros productos de la Península, como es el caso de la lana, cuyo tráfico, lejos de incrementarse, se fue progresivamente desviando hacia otros

puertos como Bilbao o Bayona⁶⁰⁸. Con lo cual se puede sospechar que parte importante de las contrapartidas de los productos de contrabando importados merced a las licencias, se componía de dinero de oro y plata⁶⁰⁹. De todas maneras, mientras no se dispongan de datos acerca de la naturaleza de los productos que se extraían, no se puede avanzar más allá del campo de la sospecha. Con todo, esta inyección legal de mercancías “de contrabando” en San Sebastián debió constituir una tapadera más para el desarrollo del comercio ilícito. Actividad, que se transformó en un verdadero sustitutivo del, cada vez más, problemático comercio legal y que sirvió de incentivo para el progresivo desarrollo de otras actividades marítimas como el comercio de coloniales procedentes de Indias.

6.3.2. Defraudación de derechos aduaneros

Constituye la otra modalidad del contrabando, estrechamente vinculada con la negociación de productos prohibidos. Las peculiaridades aduaneras de Gipuzkoa, anteriormente descritas, favorecían el desarrollo del fraude. Efectivamente, la inexistencia de cargas aduaneras sobre los productos legales provenientes del extranjero para su introducción en Gipuzkoa y la exención de derechos que las producciones guipuzcoanas disfrutaban, motivaban que el delito de defraudación se limitara a unos casos muy concretos. Este delito podía producirse, únicamente, en los casos de introducción en Gipuzkoa de productos provenientes del resto de la Península o de las Indias, sin el correspondiente importe de los derechos aduaneros, así como en la posterior extracción de estos productos desde Gipuzkoa al extranjero.

6.3.2.1. Negociación fraudulenta de productos del interior

La lana era el principal y casi único producto de exportación que llegaba a las costas del Cantábrico desde el interior peninsular con destino a los países del arco atlántico europeo⁶¹⁰. El desvío hacia Bayona o Bilbao de parte importante del tráfico legal de la lana provocó que a partir de la década de los 30 del siglo XVII progresivamente su negociación, legal o ilegal, perdiera importancia en Gipuzkoa. Con todo, antes se ha hecho alusión a que las crecientes dificultades del tráfico legal provocaron el incremento del comercio fraudulento de lanas en Gipuzkoa. Efectivamente, las autoridades de la Provincia ampararon esta defraudación de derechos aduaneros, entre otras, manteniendo abierto el camino, libre de aduanas, que discurría entre Goizueta (Navarra) y Errenteria (Gipuzkoa). Esta política, favorable a la

608 BILBAO, L.M.: “Comercio y transportes internacionales...”, op. cit.; Idem: “Exportación y comercialización de las lanas...”, op. cit. Este autor menciona que “...Las rutas comerciales y el transporte estuvieron, en efecto, tremendamente mediatizados por la coyuntura política internacional -embargos, prohibiciones de comercio, etcétera...- lo que obligaba a los hombres de negocios a recomponer las conexiones comerciales sirviéndose de expedientes diversos, desde demandar servicios a terceros con pabellón neutral, hasta subterfugios más o menos fraudulentos, pasando por el uso de rutas alternativas...” (BILBAO, L.M.: “El ascenso mercantil...”, op. cit., p. 163).

609 Es probable que el hierro se extrajera también por este cauce, habida cuenta de la continuidad de la demanda europea del hierro vasco. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial...”, op. cit., pp. 227-258; ALBERDI LONBIDE, X. – ARAGÓN RUANO, A.: “Le commerce du fer basque...”, op. cit.; ALBERDI LONBIDE, X.-ARAGÓN RUANO, A.: “Relaciones comerciales entre puertos franceses...”, op. cit.

610 Hay pocos casos de extracciones fraudulentas de otros productos como los cueros y paños aragoneses aprehendidos en San Sebastián en 1603 (A.G.G.-G.A.O., R.13).

pervivencia del fraude, constituyó uno de los principales medios para poder seguir accediendo a una parte, por pequeña que fuera, de la negociación de los productos del interior peninsular. Las facilidades ofertadas a la defraudación de derechos aduaneros, debidos por la lana, constituía un buen acicate para que las aduanas, existentes al sur de Gipuzkoa, no exigieran unas tarifas abusivas y, en fin, para que una parte de las lanas continuara accediendo de forma legal a los puertos guipuzcoanos⁶¹¹.

Es más, la acción de las autoridades judiciales, encargadas en la provincia de perseguir este fraude, dirigieron sus acciones a favorecer los intereses de los comerciantes de lanas guipuzcoanos. Efectivamente, entre todos los procesos de primera o segunda instancia relativos al decomiso de lanas de contrabando localizados en los fondos del archivo de Hondarribia o del Corregimiento, no se halla ninguno iniciado en contra de quienes conducían lanas de forma fraudulenta por el camino de Goizueta hasta el puerto de Pasaia. Significativamente, la mitad de todo el conjunto de seis pleitos, cinco de ellos localizados en los fondos del Corregimiento, corresponden a la década de los 30 del siglo XVII. Es decir, corresponden a los años en que el tráfico lanero comenzaba a huir desde los puertos guipuzcoanos a los de Bilbao y Lapurdi. Dos son anteriores, uno de la década de los 70 del siglo XVI y otro de inicios del siglo XVII, y el último es de los años 70 del siglo XVII. Atendiendo a los litigantes, se constata que la gran mayoría se sustanciaron en contra de cargamentos de lanas procedentes de Bilbao o de algún puerto labortano, que por diversas circunstancias recalaron en algún puerto guipuzcoano. En suma, se puede plantear la hipótesis de que estas acciones constituyeron una parte más de la ofensiva iniciada por las autoridades y comerciantes de Gipuzkoa por evitar que la negociación de la lana acabara por trasladarse total y definitivamente hacia los puertos labortanos o al de Bilbao.

El único proceso que no suponía una acción en contra de las extracciones fraudulentas de lanas efectuadas desde puertos de Lapurdi o de Bilbao constituye, además, un caso excepcional, cuyo contenido no hace más que corroborar y reforzar la hipótesis de que las acciones judiciales en contra de las extracciones ilícitas de lanas fueron inducidas por quienes pretendían lesionar el tráfico lanero de los puertos de los territorios vascos vecinos de Gipuzkoa. Este pleito se inició en 1632 con la denuncia vertida contra Santiago de Ugarte, comerciante de San Sebastián, encomendero del comerciante francés Guillermo Francolin, de que pretendía extraer una partida de lanas que no habían pagado los correspondientes derechos. Pero el acusado demostró lo contrario, con lo que el Corregidor desestimó la denuncia⁶¹².

Los cinco restantes pleitos atañen a cargamentos de lanas embarcados en Bilbao o en algún puerto labortano y sus contenidos son muy expresivos acerca de cuales fueron las verdaderas causas que impulsaron estas acciones. El más antiguo de los procesos sustanciados en contra de las extracciones fraudulentas de lanas, que se conserva en los fondos del Corregimiento, se inició en 1573 cuando Esteban de Sansust, comerciante de San Sebastián, y Rechart Gotvi,

611 A.G.G.-G.A.O., SM ISM, SS 38-20. Véase el documento nº18 del Apéndice Documental.

612 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 802.

maestre de navío inglés, fueron denunciados por intentar extraer a Inglaterra seis sacas de lana castellana sin abonar los derechos correspondientes. Sin despreciar el contexto del enfrentamiento anglo-español, parece que el cargamento de lanas denunciado provenía de Bilbao, pues los acusados aportaron unas dudosas pruebas de haber abonado los derechos correspondientes en aquel puerto. Con todo, a pesar de lo dudoso de las pruebas, fueron absueltos⁶¹³. El siguiente pleito estalló en 1602 cuando Martín de la Masa, Juan de la Clau, Pierres, Juan y Guillermo de Ibusti, Mateo de Olibas, Saubat de Iturbide, Juanes de Chan y Juan Pérez de Lobiaga, todos comerciantes labortanos, fueron denunciados ante la justicia de San Sebastián por extraer dos barcos cargados de sacas de lana sin pagar los derechos debidos. Los demandados emprendieron ante el alcalde de Hondarribia unos autos de información que hicieran constar que los dos barcos zarparon con el cargamento de lana desde San Juan de Luz, pero, sorprendidos por un temporal, arribaron a Pasaia, donde fueron denunciados. Añadían que dichas lanas habían pagado sus correspondientes derechos al ser transportados a San Juan de Luz por tierra y por mar⁶¹⁴.

Los siguientes tres pleitos, pertenecientes a la década de los 30 del siglo XVII, se suscitaron, también, en torno a la extracción de lanas embarcadas en los puertos de Bilbao o de Lapurdi. Los dos primeros pleitos, sustanciados en 1630, corresponden a un mismo caso. Todo comenzó cuando Duarte Díaz Enríquez, Recaudador Mayor de los Diezmos de la Mar y Puertos Secos de Castilla, denunció 114 sacas de lana que se hallaban en la lonja de Hondarribia. El Corregidor procedió a su embargo mientras sus propietarios no demostrasen el haber pagado los derechos correspondientes. Las sacas en cuestión, según declararon sus propietarios, unos comerciantes de Bayona, eran de lana navarra y habían sido embarcadas en el puerto de San Juan de Luz con destino a los puertos franceses de Ruan o Dieppe. Pero una vez zarpado el barco fue apresado por dos barcos corsarios de Hondarribia. Alegaron, además, que en el proceso subsiguiente, se sentenció que la presa había sido indebida por lo que se les concedió la libertad y se entregaron el barco y las sacas a sus dueños. Significativamente, estando listo para zarpar y tras la demanda del Recaudador Duarte Díaz Enríquez el barco sufrió el embargo impuesto por el Corregidor, quien después de escuchar las mencionadas alegaciones de los propietarios decidió el sobreseimiento del caso⁶¹⁵. Sin embargo, una vez levantado el embargo, este barco y su cargamento de lana fueron de nuevo denunciados ante el Corregidor, esta vez, por Félix Arias, Administrador General del Derecho Real de las Lanas de Gipuzkoa. Se inició así un nuevo proceso que volvió a retardar aún más la expedición de este barco con su cargamento. Por fin, el Corregidor emitió su sentencia absolutoria con lo que el barco pudo zarpar sin más demoras⁶¹⁶.

Se trata de un caso realmente significativo en el que los interesados en las principales actividades marítimas de Hondarribia, en este caso en el comercio y en el corso, se

613 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 246.

614 A.M.F., E, 7, II, 3, 4.

615 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 711.

616 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 734.

confabularon para agredir al tráfico lanero que progresivamente se trasladaba a los puertos labortanos a través de la frontera de Navarra. Sabedores previamente de que sus acciones en este caso concreto resultarían baldías, procedieron a apresar el barco en alta mar y tras ser liberado, por haber demostrado los propietarios que su cargamento era legal, fue denunciado sucesivamente en dos ocasiones. Su propósito real no era, por tanto, perseguir el fraude, que en este caso no existía, sino aplicar medidas que retardaran y, por tanto, encarecieran esta expedición; puede que se tratara de una especie de toque de atención dirigida a los labortanos y a los comerciantes interesados por exportar las lanas a través de Lapurdi, para que tuvieran claro de lo que eran capaces los comerciantes-corsarios guipuzcoanos en caso de que se lesionasen sus intereses en el tráfico lanero. En este sentido, es muy parecido el otro caso suscitado en esta década de los 30 del siglo XVII. Se inició en 1631 cuando Pedro Díaz Gago, Administrador General del Derecho Real de las Lanasy de Gipuzkoa, demandó ante el tribunal del Corregimiento a Juan Pérez de Beroiz, uno de los principales comerciantes y encomendero de lanasy de San Sebastián. La causa de la demanda era la reclamación del importe de los derechos correspondientes a cierta partida de lanasy, procedente de Bilbao. Concretamente, varios cargadores bilbaínos cargaron de lanasy el navío *San Antonio de Padua*, del maestre vizcaíno Juan de Llodio, con destino a Nantes. Pero en el transcurso del viaje y por causas que se desconocen el navío arribó al puerto de San Sebastián. A pesar de que el barco y su carga llevaban todos los papeles en regla, fue obligado a que se volviera a pesar la lana que transportaba, con el argumento de que por todos era sabido que siempre se solía cargar más lana de la declarada; y por supuesto, también, en este caso se confirmaron sus sospechas al comprobar que transportaba un exceso de lana no declarado.

Es realmente significativo este proceder contra un cargamento que disponía de todos los certificados de haber pagado los derechos correspondientes. De nuevo en este pleito, se evidencia que su objetivo no era perseguir el fraude sino lesionar al tráfico lanero bilbaíno, pues el exceso de carga era una práctica habitual y consentida por las autoridades, salvo en algunos casos como en éste en que no se juzgaba oportuno obviarla. Entonces los cargadores bilbaínos de esta partida de lanasy procedieron, también, a emprender otras maniobras por su cuenta. En un primer momento encomendaron a Juan Pérez de Beroiz, como se ha dicho uno de los principales comerciantes de San Sebastián interesado en el tráfico lanero, que se hiciera cargo del abono de los derechos correspondientes al exceso de carga detectado. En consecuencia, Juan Pérez de Beroiz, se presentó ante los recaudadores de los derechos y les expuso que él se haría cargo del importe de las cantidades defraudadas. Entonces, de manera significativa, a pesar de haber aprehendido una partida de lanasy que había defraudado los derechos debidos, los recaudadores optaron por no proceder a su denuncia. Sin embargo, en un segundo momento, una vez que el barco hubiese zarpado, los cargadores comunicaron a Beroiz que no procediese al pago de la cantidad reclamada por los recaudadores de San Sebastián. Es decir, una vez que traspasaron a Beroiz la responsabilidad del pago de los derechos debidos por el cargamento fraudulento de lanasy, sus propietarios se desentendieron del caso, abandonándole a su suerte ante las reclamaciones de los recaudadores. Así, fue entonces cuando el Administrador General Pedro Díaz Gago le impuso la demanda ante el tribunal del Corregimiento⁶¹⁷. El proceder de los comerciantes bilbaínos es realmente

617 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 743.

sorprendente en una época, como después en el último capítulo se incidirá, en que la buena fama y reputación constituían la piedra angular para el buen discurso de los negocios de cualquier comerciante. Ello induce a pensar que consistió en una maniobra de advertencia emprendida por los comerciantes bilbaínos en contra de las acciones promovidas por sus homónimos de San Sebastián, lesionando los intereses, quizás, del principal encomendero de lanas donostiarra.

El último de los pleitos localizados, el de 1678, constituye también un ejemplo muy esclarecedor acerca de las verdaderas causas que movían a los instigadores de estas demandas, aparentemente, en persecución de la defraudación de los derechos que las exportaciones de lana debían. Se inició, a raíz de la demanda vertida ante el tribunal del Corregimiento por Francisco de Embil, Administrador General del Derecho Real de las Lanas de Gipuzkoa, en contra de un navío cargado de lanas que había arribado al puerto de Getaria procedente de Bilbao y sin que constara que se hubieran abonado los derechos correspondientes. El cónsul holandés de Bilbao, don Adrián de Tournalon, dio poder a Gerardo Vansitart, comerciante holandés residente en San Sebastián, para que en el pleito así iniciado se hiciera cargo de la defensa de la legalidad del cargamento. Según alegó el abogado de Vansitart, la embarcación en cuestión había zarpado cargada de lanas desde Bayona con destino a Nantes, pero fue apresada por un corsario holandés que lo condujo a Portugaleta. Allí fue embargada tras la denuncia del Administrador del Derecho Real de las Lanas de Bilbao, pero los corsarios holandeses obtuvieron una Real Cédula que ordenaba su libertad en atención a que las lanas apresadas por los corsarios estaban exentas del importe de los derechos debidos. Tras ser liberado, el navío, zarpó con destino a Holanda pero fue sorprendido en el camino por un fuerte temporal, acabó por arribar al puerto de Getaria, donde, de nuevo, fue denunciado, esta vez por el Administrador del Derecho Real de las Lanas de Gipuzkoa⁶¹⁸. De manera que Vansitart reclamaba su libertad presentando como pruebas los autos realizados en Bilbao y la citada Real Cédula. El Corregidor, ante semejantes pruebas, emitió sentencia absolutoria.

En suma, se constata que las acciones de los recaudadores de los derechos de las lanas asentados en San Sebastián, se encaminaban preferentemente sobre quienes participaban en el tráfico lanero a partir de otras plazas competidoras. Esfuerzo que a la postre resultó baldío

618 El viaje de este navío fue realmente azaroso, tal como se desprende de las declaraciones del abogado de Gerardo Vansitart: "...el dicho navío salió en sus principios desde la ciudad de Vayona para Nantes con la dicha carga y fue apressado por una fragata olandesa y llevado a la ria de Portugaleta en Vizcaia, y queriendo el capitán de la dicha fragata sacar después el dicho navío de la dicha ria para llevarle a Olanda, no se le quiso dejar sin que primero pagasse los derechos reales de lanas a don Juan del Barco administrador de ellas en el puerto de Vilbao, asta que habiendo ocurrido a Madrid saco diferentes cedulas reales dirigidas para el señor Corregidor del Señorío de Vizcaia para que alçasse los embargos dandose primero fianza de estar a derecho, y con efecto habiendose dado la dicha fianza se desembargo el dicho navío y carga como todo ello consta de estos recados que presento. Lo otro porque en virtud de la dicha licencia y desembargo mi parte como tal consul dispuso que // (fol. 7 r.) el dicho navío saliese para Olanda y habiendo salido de la dicha ria les cojio una gran tormenta y se les rompio el arbol mayor con que los marineros se escaparon en las chalupas y desampararon el navío, y el mesmo día o pocos después habiendo salido a pesca unos barcos de la dicha villa de Guetaria encontraron el dicho navío, y reconocido que no havia ninguno en el, le cojieron y llevaron al puerto de ella, lo qual sabido acudio mi parte y ajusto con la gente de dichos barcos el que se le bolbiesse el navío y su carga, y estando las cossas en este estado ha salido el dicho Embil y ha hecho el dicho embargo..." (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1615).

pues el tráfico lanero durante las décadas iniciales del siglo XVIII acabó por trasladarse totalmente hacia Bilbao y hacia los puertos labortanos a través de Navarra⁶¹⁹. En este sentido y aunque parezca paradójico, la estructura administrativa asentada en San Sebastián para fiscalizar el tráfico lanero constituía otro instrumento más para promover la concentración del tráfico bajo su jurisdicción. Esta puede ser la principal razón que condujo a los grandes comerciantes y a las autoridades locales y provinciales de la época a transigir con el establecimiento de esta estructura administrativa que, a todas luces, se oponía a la libertad comercial y las exenciones fiscales y aduaneras contempladas por los Fueros de Gipuzkoa. De hecho, el personal encargado de la administración de estas rentas procedía del círculo de los comerciantes de San Sebastián, tanto vecinos como residentes. Quizás el caso más relevante es el de Pedro Díaz Gago, activo comerciante portugués residente en San Sebastián, anteriormente relacionado con negocios como el del asiento del estanco de la pimienta⁶²⁰. Las declaraciones del Administrador de los Derechos Reales de las Lanas, Francisco de Embil, vertidas en la demanda de 1678, son muy expresivas, al respecto de que la persecución del fraude fue usado como eficaz instrumento y excusa para conseguir la concentración bajo el control de San Sebastián de la mayor parte del tráfico comercial que transcurría por Gipuzkoa. Reclamaba el embargo de las lanas que de manera tan azarosa arribaron al puerto de Getaria, “...respecto de que el puerto de la dicha villa de Guetaria es abierto y se puede defraudar la renta volviéndose a cargar en el, demas de que no es de los puertos que las leyes señalan para poderse cargar lanas por evitar fraudes...”⁶²¹.

6.3.2.2. Negociación ilícita de coloniales y comercio directo con Indias

El aspecto más destacado en Gipuzkoa de la defraudación era el de la negociación fraudulenta de coloniales y el del comercio directo⁶²² con Indias sin respetar el monopolio sevillano. La activa participación de comerciantes, navegantes y productos vascos -en especial guipuzcoanos- en la Carrera de Indias es un hecho sobradamente conocido merced a las investigaciones de los estudiosos de esta ruta comercial⁶²³. Participación que experimentó

619 Acerca de las características y organización del tráfico lanero de ambas zonas, véanse: AZCONA GUERRA, A.M.: *Comercio y comerciantes en la Navarra...*, op. cit.; BASURTO, R.: *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao...*, op. cit.

620 Este mismo hecho se constata entre los encargados de la administración de la aduana de Vitoria, cuyos empleados procedían todos de las principales familias de comerciantes vitorianos. La participación en esta actividad les permitía el acceso a una información y unas relaciones privilegiadas que eran de gran valor para el éxito de sus actividades mercantiles legales o fraudulentas. Véase: ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 146-150, 276-280.

621 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1615.

622 Así lo define Malamud en: MALAMUD RIKLES, C.D.: *Cádiz y Saint-Malo...*, op. cit., pp. 30-31; Idem: “El comercio directo de Europa...”, op. cit., pp. 25-52.

623 Véanse entre otros: CHAUNU, P.: *Sevilla et l'Atlantique...*, op. cit.; Idem: *Sevilla y América...*, op. cit.; GARCÍA-BAQUERO, A.: *Andalucía y la Carrera de Indias...*, op. cit.; Idem: *Cádiz y el Atlántico...*, op. cit.; GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit.; Idem: *Sevilla, los vascos y América...*, op. cit.; GARMENDIA ARRUBARRENA, J.: “Cádiz, los vascos...”, op. cit.; Idem: “Catálogo de los vascos...”, op. cit.; HARING, C.H.: *Comercio y navegación...*, op. cit.; PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 218-223; SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas...*, op. cit.

un importante salto cualitativo a partir de la incorporación de Portugal a la monarquía católica, pues este acontecimiento abrió nuevas puertas a la penetración de comerciantes y mercaderías vascas, tanto en las Indias Occidentales como Orientales, y a la llegada de productos coloniales portugueses al País Vasco. Hay que advertir que las cuestiones en torno a la participación vasca en los órganos rectores de la Carrera de Indias, en la navegación tanto de flotas como de navíos de registro, desarrollada entre Sevilla y América, y en la negociación en Indias de productos metropolitanos, propios o extranjeros, se escapan de los objetivos de este trabajo. Siendo su marco geográfico la provincia de Gipuzkoa, únicamente le atañe la negociación que en este territorio se efectuaba de productos propios o extranjeros destinados a Indias y de coloniales de origen y destino diverso. Con todo, a lo largo del siglo XVII se pueden distinguir dos tendencias, una favorable y otra contraria al fortalecimiento de la intervención de Gipuzkoa en el comercio con Indias.

En primer lugar, además de la mencionada unión de la Corona portuguesa a la Monarquía Católica, Gipuzkoa era un territorio muy adecuado para el desarrollo de la negociación, tanto de mercancías destinadas a Indias como de coloniales. Por una parte, sus privilegios comerciales permitían, como poco antes se señalaba, la llegada, legal o ilegal desde el extranjero de gran cantidad de productos manufacturados, muchos destinados a Indias, y de coloniales producidos en colonias holandesas, inglesas o francesas. Por otra, al constituir un importante centro de construcción y de armamento de galeones destinados a la Carrera de Indias con escala en Sevilla o Cádiz, los comerciantes afincados en Gipuzkoa o en su entorno inmediato, como Álava o Navarra, frecuentemente invertían capitales para cargarlas de mercancías. Así, por ejemplo, en 1629 Pedro de Sarria, comerciante de Vitoria, entregó 200 escudos de oro a Pedro Sáez de Izquierdo, comerciante de Hondarribia, para que los invirtiera en la cargazón de mercancías en los cuatro galeones que se hallaban en Pasaia a cargo del duque de Maqueda y de Nájera listos para zarpar hacia Sevilla o Cádiz con destino final en las Indias⁶²⁴. Por último, ya se ha mencionado que la propia Corona contribuyó a fomentar la negociación de coloniales en Gipuzkoa, merced a la concesión desde mediados del siglo XVII de licencias de saca autorizando la adquisición de mercancías de contrabando. Estas licencias autorizaban la extracción de coloniales, en contrapartida de la importación de productos de contrabando europeos, entre los que se incluían, además, otros coloniales procedentes del extranjero⁶²⁵.

En segundo lugar, a lo largo del siglo XVII, se produjeron diversos acontecimientos político-bélicos perjudiciales para la continuidad del tráfico de mercancías destinadas a las Indias o provenientes de allí. Por una parte, la rebelión de Portugal a fines de 1640 condujo a la interrupción de las relaciones comerciales con aquel reino que constituía uno de los principales medios para la penetración del hierro guipuzcoano en Indias. Efectivamente, poco antes se citaba que tras la rebelión, la Corona mandó la interrupción de las relaciones comerciales con Portugal, prohibiendo, también, los envíos de hierro para aquel destino. Es más, a fin de evitar que, a pesar de la prohibición, continuara afluyendo el hierro vasco a

624 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 370.

625 A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 139. Véase el documento nº14 del Apéndice Documental.

Portugal, se ordenaba a todos los comerciantes, sobre todo extranjeros, dedicados a la extracción de hierro, a dar fianzas de no hacerlo. Esta medida lesionaba la libertad de comercio que los Fueros concedían a los comerciantes extranjeros. De modo que la Diputación, congregada en San Sebastián en enero de 1641, se vio obligada a solicitar a la Corona que no se exigiesen a los comerciantes extranjeros fianzas del destino del hierro que extraían en contrapartida de sus mercancías⁶²⁶. Por otra parte, a partir de los años veinte del siglo XVII se inició una fase decadente o de crisis de la Carrera de Indias que, según distintos autores, perduró hasta mediados de siglo o hasta comienzos del siguiente. De manera que desde mediados del siglo XVII el régimen de flotas de la Carrera dejó de ser anual.

Ahora bien, esta última cuestión merece algunas puntualizaciones. García Fuentes trata de establecer el alcance real de la crisis de larga duración de la Carrera de Indias, hipótesis originada a partir de los estudios de Chaunu, pero últimamente en proceso de revisión. A tal fin, compara la curva evolutiva del tráfico naval de la Carrera de Indias con las series de exportaciones legales de hierro vasco a Indias. Por una parte, concluye que la duración de la crisis no fue secular, sino que a partir de la década de los 60 se produjo una tendencia alcista. Por otra, para explicar la recesión de las exportaciones legales de hierro que constata durante la primera mitad del siglo XVII, a pesar de la pervivencia e, incluso, aumento de la demanda indiana de hierro, considera que hay que “...admitir la existencia de otros canales de aprovisionamiento tales como el contrabando, el comercio directo con los distintos países de Europa y, sobre todo, con las provincias vascas.”⁶²⁷.

En suma, tal como afirma García Fuentes, se produjo un importante incremento del contrabando entre las provincias vascas y las Indias, merced, tanto a los mencionados factores que favorecían los intercambios comerciales, como a los que, a primera vista, eran contrarios al desarrollo del tráfico legal (prohibiciones de comerciar con Portugal, contracción de la Carrera de Indias). De todas maneras, aceptando su hipótesis de que el descenso de las exportaciones de hierro vasco a Indias acaecido desde la década inicial del siglo XVII, es decir, dos décadas antes del inicio de la contracción del tráfico naval de la Carrera de Indias, fue debido al incremento del envío de hierro de contrabando en sustitución del tráfico legal, surge la cuestión acerca de cuáles fueron las causas que motivaron el incremento de los envíos legales de hierro desde la década de los 60. Se podría plantear la hipótesis de que este incremento del tráfico legal de hierro se debiera a un descenso del tráfico ilegal, en beneficio del primero. Esta hipótesis, opuesta a toda lógica, debe ser desechada teniendo en cuenta que desde 1640 fueron disminuyendo las posibilidades de las exportaciones legales de hierro a Indias, a consecuencia de la prohibición de exportar hierro a los dominios portugueses y al descenso de la frecuencia de las flotas, acaecido desde mediados de siglo en la Carrera de Indias⁶²⁸. Podría plantearse la hipótesis de que el descenso de las exportaciones de hierro de

626 A.G.G.-G.A.O., R.25.

627 GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 266-281; Idem: Sevilla, *los vascos y América...*, op. cit., pp. 215-225.

628 Varios historiadores advierten que el origen principal del fraude eran las propias limitaciones del comercio legal, derivadas, tanto del monopolio comercial sevillano como de la práctica de la política internacional y hacendística de la Monarquía. En suma, se trataba de un campo abonado para la proliferación de la corrupción de las autoridades y del comercio ilícito. Véanse, entre otros: CARRASCO GONZÁLEZ, M.G.: *Comerciantes y casa de negocios...*, op. cit.,

la primera mitad del siglo y el posterior incremento se debiera a las fluctuaciones experimentadas por las propias ferrerías. Tampoco es aceptable esta hipótesis, pues ni la producción de hierro ni los problemas que la afectaban experimentaron ningún cambio reseñable a lo largo del siglo, como poco antes se ha comentado.

En suma, la evolución de las exportaciones legales de hierro a Indias, constatada por García Fuentes, puede ser un exponente de las grandes transformaciones experimentadas por el tráfico comercial entre el País Vasco y las Indias. Transformaciones que se han venido describiendo en los capítulos correspondientes a las diversas actividades marítimas que conformaban la economía marítima de Gipuzkoa. Los desastrosos acontecimientos ocurridos tras el inicio de la guerra entre Francia y España en 1635 repercutieron gravemente en el desarrollo de actividades como las pesquerías transoceánicas o la construcción naval, que experimentaron una fuerte recesión. Aunque las pesquerías iniciaron un tímido crecimiento a lo largo de la década de los 40, sería tras el fin de la Guerra de los Treinta Años (1648) y la firma del Tratado de Conversa con Lapurdi (1653) cuando definitivamente despegaron (Véase el cuadro nº6 del Apéndice Estadístico). Lo mismo sucede con la construcción naval que, a partir del inicio de la década de los 50, experimentó una fase de crecimiento. Resumiendo, a partir de los años 50 del siglo XVII se consolida la fase de recuperación de la economía marítima de Gipuzkoa, de manera que el crecimiento experimentado a partir de la década de los 60 por las exportaciones legales de hierro a las Indias constituiría un efecto más de esa recuperación (Véase los cuadros nº10, 11 y 12 del Apéndice Estadístico).

De todas maneras, los altibajos experimentados por las exportaciones de hierro a Indias entre las décadas de los 30 y de los 60 no cuadran con la evolución descrita para otras actividades, como las pesquerías o la industria naval. Coincidiendo con la coyuntura de estas dos actividades, en la década de los 30 se produjo un gran descenso de las exportaciones legales de hierro, para iniciar un tímido ascenso en la siguiente década. No obstante, en contra de la tendencia alcista, observada en las dos mencionadas actividades, durante la década de los 50 las exportaciones de hierro se hundieron hasta los niveles más bajos de todo el siglo. Si la evolución de las exportaciones legales de hierro a Indias dependiera exclusivamente de los altibajos experimentados por la economía guipuzcoana, el desacuerdo constatado en el devenir de las exportaciones y de las restantes actividades marítimas no hubiera sido lógico ni posible. En suma, estas desavenencias confieren mayores visos de realidad a la hipótesis planteada por García Fuentes de que el descenso de las exportaciones legales de hierro producido durante la primera mitad del siglo XVII se debe al desarrollo de otros cauces de abastecimiento, concretamente del contrabando. Efectivamente, desde hace algún tiempo, diversas investigaciones han demostrado que el gran desarrollo del comercio directo con Indias constituyó la principal causa de la aparente “crisis” del comercio entre España y las Indias. Ese fenómeno sería el origen de la huida de parte importante de los metales preciosos al extranjero y de la masiva llegada de manufacturas europeas a Indias⁶²⁹.

pp. 27-41; GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 66-77; MALAMUD RIKLES, C.D.: “El comercio directo de Europa...”, op. cit., pp. 30-33.

629 GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 124-158; HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 107-110; MALAMUD RIKLES, C.D.: *Cádiz y Saint-Malo...*, op. cit.; Idem: “El comercio directo de Europa...”, op. cit., pp. 25-52; MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control*

Sin embargo, considerando que desde inicios de la década de los 50 la economía marítima guipuzcoana se hallaba en franca recuperación y que el descenso que paralelamente experimentaban las exportaciones legales de hierro a América se debía al gran desarrollo del contrabando, vuelve de nuevo a plantearse la cuestión de las causas del incremento de dicha exportación legal a partir de la década de los 60. En los capítulos previos se ha ido exponiendo que, a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, los intereses comerciales adquirieron mayor predominio de manera progresiva, tanto entre los inversores en actividades navales como entre las autoridades provinciales y municipales. Por tanto, el incremento de las exportaciones legales de hierro a Indias se correspondería con este aumento del peso de los intereses comerciales en la economía marítima guipuzcoana, de manera que, cada vez, sería mayor el número de inversores dedicados al comercio legal e ilegal con Indias. En suma, a partir de la década de los 50 se constata que se estaban produciendo cambios en el sistema de comercialización del hierro vasco en Indias. Es más, como poco antes se insistía, este incremento del tráfico legal de hierro no debe significar necesariamente la disminución del contrabando. Al contrario, a juzgar por la documentación consultada, paralelamente se produjo un destacado incremento del contrabando con Indias, actividad que ya venía desarrollándose desde el siglo XVI⁶³⁰. Prueba del progresivo incremento del comercio directo con Indias, una Real Cédula de 1653 concedía al Corregidor el privilegio exclusivo en la arribada de barcos procedentes de Indias, con el propósito de mitigar este fraude⁶³¹.

Efectivamente, desde inicios de la década de los 60 se suscitaron, en aplicación de esta Real Cédula, diversos pleitos relacionados con contrabando y comercio directo con Indias. Son un conjunto de nueve pleitos, dos pertenecientes al tribunal de primera instancia de Hondarribia y los siete restantes al tribunal del Corregimiento. La mayoría, concretamente ocho, corresponden a la década de los 60 y uno a la de los 70. De estos procesos se deduce que en Gipuzkoa para finales de la década de los 50 del siglo XVII, estaba consolidada la actividad del armamento de barcos destinados a comerciar directamente con Indias sin las pertinentes escalas en Sevilla y, por tanto, eludiendo el importe de los derechos debidos. Significativamente, en este contexto se produjo también uno de los dos únicos pleitos localizados en los fondos del Corregimiento, relativos al envío de mercancías a Indias por vía legal. Concretamente, en 1662 Antonio de Berecoechea Cuéllar, comerciante de San Sebastián, demandaba a Francisco de Olaberrieta el importe de 9.248 reales de plata,

colonial..., op. cit.; Idem: "Power, Corruption, and Commerce...", op. cit., pp. 271-301; OLIVA MELGAR, J.M.: "Realidad y ficción en el monopolio de Indias: Una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII", *Manuscrits. Revista d'Historia Moderna*, 14 (1996), pp. 328-354.

630 Por ejemplo, en 1585 Juanes de Esquibel, comerciante de Hondarribia, fletó la zabra de Juanes de Labayen, vecino de Irún, para que transportara a las islas Canarias o a Madeira un cargamento de 108 quintales de hierro y arcos de hierro, 24 piedras de molino y 54 pipas de roble "abatidas" o desmontadas. Una de las cláusulas de la escritura contemplaba que en caso de que Labayen decidiera "...pasar adelante de las dichas yslas...", es decir, navegar más allá de Madeira le pagaría las tarifas que en tal caso se acostumbraban. En suma, aunque no especifica cual era la escala más allá de Madeira no es difícil adivinar que se trataba de América. Además la expresión de que en tal caso le abonaría "...los fletes acostumbrados...", induce a pensar en lo habitual o frecuente de estas singladuras (AHPO, 3/394).

631 A.M.F., E, 7, II, 9, 11.

correspondientes al valor y las ganancias de las mercancías que cargó en el galeón *Nuestra Señora de Roncesvalles*, uno de los del cargo del general Paulo de Contreras que, tras su escala en Cádiz, navegó a Indias en 1660⁶³². El otro proceso es el anteriormente comentado de 1634, suscitado a raíz de la idéntica demanda interpuesta por Pedro de Sarria, mercader de Vitoria, contra Pedro Sáez de Izquierdo, de Hondarribia, del importe del valor y ganancias de las mercancías embarcadas en 1628 en la escuadra de cuatro galeones que, bajo las órdenes del duque de Maqueda y de Nájera, zarparon desde Pasaia⁶³³. Tal como advierte Malamud, el ánimo de los participantes en el fraudulento comercio directo no era el de acabar con los intercambios legales que se hacían dentro del monopolio de la Carrera de Indias. Al contrario, advierte que los comerciantes, incluidos los extranjeros, preferían ésta última por las seguridades que ofrecía, recurriendo al comercio directo tan sólo cuando las circunstancias lo imponían⁶³⁴.

El primero de los ocho casos reseñados se suscitó en 1658, a raíz del envío a Buenos Aires por Andrés de Rizo y Nicolás Vergalo, comerciantes genoveses, junto con Pedro de Ariztegui, comerciante de San Sebastián, de un barco de construcción holandesa, cargado de hierro y otras mercancías, bajo la apariencia de dirigirse a Canarias, subterfugio que, tal como poco antes se mencionaba, se venía empleando ya desde el siglo XVI⁶³⁵. Al año siguiente, en

632 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 517. Este galeón es citado por Leonardo del Castillo, autor del *Viage del Rey N.S. D. Phelipe IV a la frontera de Francia. Desposorio de la Serenissima Sra. Infante de España y solemne juramento de la Paz*, en el que describe el viaje y boda real de 1660. Se hallaba el galeón en el puerto de Pasaia junto con siete fragatas corsarias de Ostende y un enorme buque de guerra de 1.522 toneladas de arqueo, recién botado del astillero, dotado de tres cubiertas y 105 portas para artillería. Este enorme burque de guerra, que el autor considera el mayor del mundo, entró en servicio como capitana real de la Armada del Mar Oceano, armado con 90 cañones, meses antes de la publicación en 1667 de la obra de Leonardo de Castillo (DEL CASTILLO, Leonardo: *Viage del Rey...*, op. cit., pp. 136-137; RILOVA JERICÓ, C. – ALBERDI LONBIDE, X.: “Las naves del Rey Planeta...”, op.cit.). Estos datos constituyen una prueba más de la pujanza que en aquellos años vivía la construcción naval de Gipuzkoa.

633 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 370. Esta escuadra de galeones fue construida por el duque para dedicarse al corso con la condición de que en contrapartida la Corona le autorizase su envío con la flota de Indias. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 261-262.

634 MALAMUD RIKLES, C.D.: “El comercio directo de Europa...”, op. cit., pp. 33-34. Acerca de la estrecha relación entre el tráfico directo con Indias y el tráfico de la plata véase: ALBERDI LONBIDE, X.: “Las redes comerciales guipuzcoanas...”, op. cit.

635 “EL REY. Por quanto por parte de Andres de Riço y Nicolas Vergalo de naçion ginobeses, Enrique Seseman amburgues residentes en la villa de San Sebastian, Martin de Jauregui dueño del navio San Antonio de Padua y Bernardo de Aguirre vezinos de ella se me ha hecho relazion que el liçençiado Don Joseph Beltran de Arnedo oydor de la Real Chançilleria de Valladolid y mi correxidor de la provinçia de Guipuzcoa en virtud de comission mia en diez de febrero de este pressente año hiço caveza de proçesso contra el dicho Andres de Riço sobre que siendo extrangero abia tratado y comerciado a las Yndias sin liçençia mia y en contrabención de las hordenes y çedulas que lo proibien y que havidosse hecho caussa sobre esto anteedentemente y sido condenado por mi consejo de las Yndias en graves penas y aperçevido que no passasse mas a aquellas provinçias sin embargo de lo referido reynçidio en su delito bolviendo otra vez a ellas en el dicho navio nombrado San Antonio de Padua que salio del puerto de los Passages tambien sin licencia mia, y que de vuelta de viaje entro en el, y que demas de lo sobre dicho era notorio que con su orden e ynterbenzion abia llegado al dicho puerto el navio llamado el Amor de Dios o Caridad de porte de çiento y ochenta toneladas, de fabrica olandessa que en español llamavan La Ssoledad con yntento de azer biage a las Yndias desde aquel puerto con generos y mercaderias sin tener tampoco liçençia para ello...se acumularon a la dicha caussa otros autos por las quales parecia que el año de mill y seisçientos y cinquenta y ocho a los dichos Andres de Riço y Nicolas Vergalo ginobeses y Pedro de Aristegui se les hizo caussa por aber salido del puerto de San Sebastian passado a Canaria donde cambiaron fierro y otras cossas y de alli hizieron viaje al puerto de Buenos Ayres sin liçençia, y

1659, los mismos Andrés de Rizo y Nicolás de Vergalo, junto con Enrique Seseman, comerciante hamburgués residente en San Sebastián, remitieron a Indias desde San Sebastián, en el navío *San Antonio de Padua* de Martín de Jauregui, hierro, brea y otras mercancías, también aparentemente dirigidas a Canarias. Pero a su regreso fueron denunciados, iniciándose un pleito que concluyó ante el Consejo de Indias en octubre de 1662, condenándoles al importe de un indulto o fuerte cantidad de dinero, a cambio de la exoneración de las penas dispuestas por la ley contra ellos. La cantidad que abonaron los

haviendosse conoçido judicialmente de esta arribada fueron condenados por sentençias de vista y rebista del dicho mi conseejo de Yndias en dos mil ducados en platta mancomunados y privazion perpetua de poder tratar y contratar en las Yndias y destierro perpetuo de ellas y las costas, la qual se notifico solamente al dicho Pedro de Arestegui por ausencia de los dichos Andres de Riço y Nicolas Bergalo; Y que el año de mil y seisçientos y cinquenta y nueve el dicho Martin de Jauregui dueño del navio nombrado San Antonio de Padua se pressento ante mi y refirio que por el mes de julio del mismo año abia salido del dicho puerto cargado de fierro brea y otros generos a las yslas de Canaria y hallandosse a la vista del de Santa Cruz, con ocaasion de dos fragatas ynglessas que se le siguieron se hiço a la vela enpeñandosse tanto en la fuga que arribo al puerto de Santa Marta donde se le tomo el navio y cargaçon por decomisso y passo con registro a Puerto Rico y no haviendo podido entrar en aquel puerto por temporal contrario bolvio al de San Sebastian donde hallandosse molestado por esta caussa me supplico fuese servido de remitir y perdonar la culpa y pena en que abia yncurrido assi el susso dicho como el maestre y jente de mar y las demas perssonas que hubiessen ydo a las Yndias y buelto de ellas a estos reynos en su vajel, y las contravençiones que abian hecho yndultando al dicho navio de vuelta de viaje; y con atençion a las caussas que me represento y al serviçio que entonçes me hizo de dos mil y quinientos pesos de a ocho reales de platta tube por bien por çedula mia de diez y seis de diçiembre del año passado de seisçientos y sessenta de conçederle el dicho yndulto con calidad de que hubiesse de pagar los derechos de las mercaderias y generos que trujo de las Yndias en el dicho navio...; Y porque el dicho Don Joseph Beltran de Arnedo proçedio contra los dicho Andres de Riço y Nicolas Bergalo ginobesses por aber reynçidido en su delito y pendiente la primera caussa se embarcaron por maestre y contra maestre del dicho navio San Antonio, y tambien proçedio contra el dicho Henrrique Seseman por partcipe en la cargaçon siendo extrançero y hizo cargo a Martin de Jauregui sobre aber llevado por maestre del navio San Antonio a los dichos Andres de Riço y Nicolas Bergalo saviendo que heran extrançeros y estavan condenados por la arribada a Buenos Ayres y desterrados de las Yndias y tenian compaña con el dicho Enrrique Seseman sin libro de quenta y razon entre ellos, y aviendo sustançiado la caussa por sentençia difinitiva pronunçiada en beinte y dos de junio passado de este año declaro no dever goçar ni ser comprehendidos en el yndulto los dichos Andres de Riço Nicolas Bergalo y Enrrique Seseman, y por la culpa que contra ellos resulto condeno a Andres de Riço y Nicolas Bergalo a que sirviessen en sus ofiços de marineros piloto y contra maestre en mi armada real por tiempo de diez años cada uno de ellos y que no los quebrantasen pena de cumplirlos en galeras y en perdimiento de // (fol. r.) todos sus vienes, y no alcançando los del dicho Andres de Riço a seis mill reales de a ocho se supliesse de los vienes de su fiador la cantidad que faltasse a su cumplimiento, y al dicho Henrrique Seseman condeno en otros seis mil reales de a ocho en plata y a que ninguno de ellos tratassen ni contratasen mas en las Yndias con aperçevimiento que se executarian en sus personas y bienes las penas estatuidas por leyes de esto reinos y ordenanças de la contrataçion de las Yndias; y que al dicho Martin de Jauregui condeno por la culpa que contra el resulto en dos mil reales de a ocho en plata y a Bernardo de Aguirre testigo examinado en esta caussa por la contrabencion de sus deposiçiones y lo demas que resulto le multo en mil reales de a ocho, aplicando todas las dichas cantidades para mi camara y fisco y haviendoseles notificado esta sentençia apelaron para mi consejo de las Yndias y se les dio copia de los autos, suplicandome fuese servido de admitirles a yndulto de las dichas caussas y remitirles y perdonarles las culpas que se les ynputaban por el proçesso de ella y las penas perssonales y pecuniarias ympuestas por la dicha sentençia declarandola por ninguna y como si no se hubiera pronunçiado contra ellos dever goçar y estar comprehendidos en el dicho yndulto que se conçedio a Martin de Jauregui dueño del navio San Antonio de Padua y sus ynteressados ofreçiendo servirme con lo que fuese justo; Y haviendosse visto por los del dicho mi consejo de camara de Yndias los autos y papeles tocantes a estas caussas con lo que çerca de ello dijo y pidio mi fiscal, teniendo considerazion a los gastos que los dichos ynteressados an tenido en ellas y al servicio que aora me an hecho de seis mil pessos de a ocho reales en platta que por su parte se an entregado de contado en poder del thesorero que del dicho mi consejo para efectos a distribuzion del, he tenido por bien conçederles como por la presente les conçedo, yndulto y perdon de los delitos que estan deduçidos y se les ymputan en la caussa que contra ellos fulmino el dicho Don Joseph Beltran de Arnedo y por las demas acomuladas a ella con las calidades y çircunstancias que le piden, y assi mismo le perdono las penas pecuniarias y corporales en que fueron condenados unos y otros...” (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 613).

comerciantes extranjeros para conseguir el indulto ascendió a 6.000 pesos de plata, mientras que el indulto de Martín de Jauregui ascendió a 2.500 pesos. Con todo, el viaje debió reportarles importantes beneficios pues tan sólo el cargamento de ida fue valuado en 15.000 pesos⁶³⁶. Pero al año siguiente, en 1663, Andrés de Rizo demandó a Martín de Jauregui ante el tribunal del Corregimiento para que le pagara su parte correspondiente del indulto.

Temiendo, quizás, los castigos de privación de libertad y de destierro que se aplicaban a los comerciantes extranjeros, en lo sucesivo, no consta que interviniesen directamente en la navegación, limitándose a invertir capitales o aportar mercancías para las expediciones. Los propietarios de las embarcaciones, en cambio, eran de San Sebastián y recurrían a diversas maniobras para encubrir su actuación fraudulenta, como el mencionado caso de simular viajes a Canarias. Moutoukias, en su investigación sobre la actividad comercial del Río de la Plata, advierte también esta evolución, de manera que paulatinamente, los holandeses, dejaron de acudir directamente a este entorno, valiéndose de la intermediación de los comerciantes de San Sebastián, tanto para comerciar de forma ilegal como por medio del sistema de Navíos de Registro⁶³⁷. Malamud advierte de las ventajas que reportaba a los comerciantes extranjeros el que fuesen súbditos españoles quienes se encargasen de los gastos correspondientes a las embarcaciones. Otro factor muy a tener en cuenta para comprender este fenómeno, es el progresivo control ejercido por los oriundos vascos sobre las principales instituciones de gobierno político y económico de las Indias⁶³⁸.

Tampoco hay que desdeñar la situación política internacional a la hora de explicar esta derivación; la Paz de los Pirineos firmada en 1659 conjuraba, de alguna manera, el peligro de ataques cometidos por ingleses y sobre todo franceses -unidos en alianza militar contra España desde 1657-, lo que debió animar a los nautas guipuzcoanos a emprender por su cuenta estos viajes. Aunque es cierto que en 1662 Inglaterra apoyaba a Portugal en su lucha contra España, tras la boda del rey de Inglaterra con la portuguesa infanta Catalina, también lo es que tras la famosa Acta de Navegación inglesa de 1651 comenzó el lento pero progresivo declive de la actividad naval holandesa. El contenido del Acta fue el motivo del estallido de la Primera Guerra Naval Anglo-Holandesa (1652-1654). El fin de la guerra no solucionó el enfrentamiento, que continuó latente entre ambas potencias navales y coloniales, de manera que tras una década de agresiones mutuas estallaba la Segunda Guerra Naval (1665-1667).

636 GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 142-143, 148.

637 "...San Sebastián se usó regularmente como bisagra en el tráfico que hacia Buenos Aires realizaban españoles -dentro o fuera del sistema de Navíos de Registro- asociados con comerciantes y capitanes extranjeros... Los armadores holandeses preferían entrar en contacto con capitanes españoles, en particular vascos, para participar de las licencias de Navíos de Registro..." (MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit., pp. 131-132).

638 "...dos factores importantes que también beneficiaban a las potencias europeas: por un lado, el uso de las flotas españolas permitió a los restantes países europeos destinar sus buques mercantes a otros menesteres, y por otro, el capital fijo inmovilizado por España en sus flotas fue cuantioso, en un momento en que los otros países pudieron aplicar el capital que tendrían que haber destinado a sus flotas a otras áreas de sus economías..." (MALAMUD RIKLES, C.D.: "El comercio directo de Europa...", op. cit., p. 34). Acerca de la masiva presencia vasca en las instituciones rectoras de las posesiones españolas en Indias véanse: ALBERDI LONBIDE, X.: "Las redes comerciales guipuzcoanas...", op. cit.; OTAZU, A. – DÍAZ DE DURANA, J.R.: *El espíritu emprendedor de los vascos*. Sílex ediciones, Madrid, 2008; RILOVA JERICÓ, C.: "¡Muerte a los vicuñas...", op. cit.

Esta guerra concluyó con la Paz de Breda firmada en julio de 1667, dos meses después del estallido de la Guerra de la Devolución entre Francia y España. El peligro de aniquilamiento español unió a principios de 1668 a las dos enemigas Holanda e Inglaterra en una alianza antifrancesa con España, que precipitó el final tanto de la guerra franco-española como de la guerra entre España y Portugal, reconociendo la primera la independencia de la segunda. En suma, al tiempo que mejoraba la situación internacional para la navegación comercial guipuzcoana, los problemas para la holandesa no remitían. El mismo año de 1668 se iniciaba el acercamiento político entre Francia e Inglaterra que concluyó en la firma del Pacto de Dover en 1670. Se estaba así gestando la Guerra de Holanda (1672-1678) que acarrió funestas consecuencias a este país: la invasión francesa, la inundación de la provincia de Holanda, etc. Aunque desde 1673-1674 se mejoró su situación mediante la conformación de la Gran Alianza de La Haya por los estados europeos opuestos a Francia, la retirada del apoyo militar inglés a Francia tras la Paz de Westminster sellada con Holanda en 1674 y la posterior alianza militar anglo-holandesa de 1678, la escuadra francesa infligió severas derrotas a la holandesa sobre todo en el Mediterráneo. Puede que la sustitución de transportistas holandeses por guipuzcoanos que se observa en los intercambios fraudulentos con Indias sea un síntoma más de las crecientes dificultades de los holandeses en el mar.

Así en 1659 Teodoro Enion y Noel Libert, comerciantes flamencos de Lille, entregaron a Miguel de Arizteguieta Iriarte, comerciante de San Sebastián, mercancías textiles por valor de 45.528 y 76.112 reales de plata respectivamente, para que en su fragata *Nuestra Señora del Socorro* las enviase a Cartagena de Indias. Pero la fragata de 24 cañones y 59 marineros de tripulación fue denunciada en su destino, de manera que su capitán Pedro de Cañarte, vecino de Laredo, a fin de suplir las pérdidas derivadas del indulto -que se obtuvo a cambio de un servicio de 800 ducados de plata⁶³⁹, se dedicó a diversas navegaciones -concretamente se dirigió a Cabo Verde a por esclavos negros que transportó a Cartagena de Indias, desde donde volvió a zarpar con destino a Matanzas (Cuba)-. Enterados del periplo, los dos comerciantes flamencos interpusieron sendas demandas contra Miguel de Arizteguieta por la devolución de las cantidades entregadas y de sus ganancias. Arizteguieta, aunque al principio negaba todo, progresivamente tuvo que aceptar los hechos⁶⁴⁰, por lo que fue condenado al importe de las deudas, aunque procedió a apelar la sentencia en la Chancillería de Valladolid⁶⁴¹.

639 GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., p. 148.

640 Arizteguieta declaraba que "...parte de las mercaderías que yban en el dicho navio fueron denunciadas por los ministros reales por defecto de licencia y facultad que el dicho navio fue condenado en tres mil reales de a ocho y que aviendo hecho repartimiento entre todos los ynteressados de la perdida que hubo de las dichas mercaderías denunciadas le cupo a cada ynteressado de pérdida veynte y tres por // (fol. v.) ciento y con lo residuo se quedaron ratta por cantidad los dichos ynteressados con las mercaderías que sobraron y dicho navio, y que es verdad que el declarante saco el yndulto que refiere el terzer capitulo de la dicha peticion para la buelta del dicho navio y fruttos que en el biniessen y tambien para la yda para las Yndias, y que tambien a tenido aviso como el dicho capitán Pedro Canartt despues de la dicha denunziacion hizo biaje a Cavo Berde por negros aviendo salido de Carttajena de las Indias pero fue contra las hordenes y instrucciones que le dio el declarante llevanttandosse con el dicho navio y azienda pues la horden e ynstruzion que le dio fue para que desde la dicha Carttajena de las Yndias fuesse a las Onduras y de alli biniessen a Spaña para cumplir con las obligaciones que tiene echas de buelta de biaje con las escalas nezzsarias en qualquiera puertto de las Yndias, y assi bien declaro aver tenido noticias como el dicho navio estava en puertto de Matanzas pero no save el designio y biaje para donde llevaba..." (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1471).

641 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1471; CO ECI 1474. Acerca de las expediciones negreras a la costa africana,

Se constata que todos estos pleitos se suscitaron en circunstancias especiales, en que las embarcaciones o sus cargamentos sufrieron algún percance, debido a causas naturales o a la acción de las autoridades. En esta línea, en 1662 Valtero de Greve, mercader alemán residente en San Sebastián, demandó en el tribunal del Corregimiento a los capitanes Blas de Falcorena, ya difunto, y Juan de Echeberria, vecinos de San Sebastián, por el importe de la prima del seguro de las mercancías que enviaron a Indias. Las mercancías textiles en cuestión, que previamente fueron vendidas por el propio demandante a los demandados, se embarcaron en el viejo pingue *San Miguel*, propiedad de los demandantes, que capitaneado por Martín de Zabaleta zarpó desde Pasaia en 1659, en compañía del navío *Nuestra Señora de Aranzazu*, capitaneado por Martín de Telleria, con destino a Buenos Aires. Los comerciantes proyectaban que el cargamento de retorno correspondiente a su pingue se transportara de vuelta en el navío. Pero en la ida, sorprendidos por temporales y ante el mal estado en que se hallaba, el *San Miguel* no pudo proseguir con su viaje hasta Buenos Aires, recalando en el puerto de Santa Marta, importante centro comercial de la costa caribeña de Colombia. Esta fue la circunstancia que motivó la demanda del asegurador⁶⁴².

En 1661 Pascual de Atocha obtuvo los permisos pertinentes para enviar sus dos navíos, el *San Juan Bautista* de 330 toneladas y 24 cañones a Cartagena de Indias y el *San Joaquín*⁶⁴³ de 240 toneladas y 20 cañones a Caracas, desde donde regresarían, tras varias escalas en Caracas, Portobelo, Campeche y Honduras. Ambas naves iban cargadas de mercancías -el primero llevaba armas- entregadas por Bernardo Militre, factor de Enrique Seseman, comerciante alemán residente en San Sebastián, y por Fernando Ansorena Garayoa, comerciante de San Sebastián. Para dar una apariencia de legalidad a la expedición, ambos navíos recalaron en Cádiz a obtener los pertinentes registros y permisos para continuar su viaje a Indias, sin embargo, en vez de regresar a Cádiz, tal como contemplaban las leyes, a fin de eludir los impuestos debidos por sus cargamentos de palo de Campeche, arribaron a Pasaia. Pero tras ser denunciadas fueron decomisadas por el Corregidor, ascendiendo el valor de la carga y de los navíos a 14.000 pesos. Ante esta situación a principios de 1664 los dos comerciantes-cargadores impusieron sendas demandas, reclamando el valor de sus mercancías y de sus ganancias. El Corregidor ordenó la ejecución de las cantidades demandadas en los bienes pertenecientes a Pascual de Atocha, sin embargo éste, con el propósito de evitar la pérdida de todos sus bienes, presentó pruebas que cercioraban, por una parte, que el *San Joaquín* pertenecía, tras el importe de su indulto, a don Baltasar de Vergara, señor de Asnalcázar, residente en Madrid, y por otra, que parte del cargamento de palo de campeche que tenía a su cargo pertenecía a Gabriel de Rada, alguacil mayor de la Inquisición

organizadas por comerciantes vascos que actuaban en connivencia con las autoridades que controlaban el tráfico de la plata del Potosí, véase: RILOVA JERICÓ, C. – ALBERDI LONBIDE, X.: “Proa al *Kambi bolongo*. Nuevos apuntes para una Historia de los negreros vascos”, *Euskonews*, 533 (2010).

642 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 515.

643 Puede que se trate del mismo *San Joaquín* que, según García Fuentes, zarpó de Pasaia rumbo a Cartagena de Indias en 1661 con cargamento de hierros y herramientas, siendo el único barco particular, detectado en el curso de su investigación, que durante la segunda mitad del siglo XVII navegó a Indias con autorización de la Corona (GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 87).

de Logroño, procedente de la flota que vino en 1659 de Nueva España. Consecuentemente, además de perder el *San Juan Bautista*, la ejecución se materializó en diversos bienes muebles que poseía el demandado en su domicilio⁶⁴⁴.

La suerte no sonreía a Pascual de Atocha, pues tratando de soslayar la acción de la justicia, tras la arribada de sus dos navíos a Pasaia en marzo de 1663, intentó enviar su fraudulento cargamento de palo de campeche a San Juan de Luz, contratando al efecto los servicios de dos pinazas de aquel puerto. Tras recibir su cargamento de noche directamente desde uno de los navíos de Atocha⁶⁴⁵, ambas pinazas se encaminaron hacia San Juan de Luz, pero fueron apresadas por la pinaza del capitán Gabriel de Goicoechea, vecino de Hondarribia, a la altura de dicha ciudad. Denunciadas ante la justicia de Hondarribia, se iniciaron sendos procesos contra ambas pinazas, que, tras comprobarse que transportaban palo de campeche de contrabando y dinero sin permiso, fueron decomisadas⁶⁴⁶.

Doña Gracia de Atocha, esposa de Pascual de Atocha, estuvo implicada en otro pleito, suscitado en 1672 a raíz de la denuncia del *Nuestra Señora del Pópulo*, propiedad de Simón de Aperribay, vecino de San Sebastián. Una vez más, se procedió a encubrir el fraude valiéndose, en esta ocasión, del envío desde Indias de despachos dirigidos al rey, lo que confirió a la empresa una apariencia de legalidad. Efectivamente, don Enrique Enríquez de Guzmán, general de la flota de Nueva España, autorizó el envío desde Nueva Veracruz del barco en cuestión con cartas dirigidas al rey y a la Inquisición, bajo la condición de que arribase a La Coruña, Santander u “...otro cualquiera de Cantabria...”. Aperribay aprovechó la ocasión para cargar en su barco 2.000 quintales de palo de Campeche y 800 cueros al pelo de vaca, dirigidos a Román Rameri, comerciante flamenco residente en San Sebastián, y, en caso de ausencia, a sus comisionados el capitán Alberto de Zuaznabar o doña Gracia de Atocha. Tras arribar a Pasaia fue denunciado ante el Corregidor, quien, tras comprobar su cargamento, ordenó su embargo, considerando que su misión y autorización era el transporte de correspondencia y no de coloniales. Aperribay alegó que dichos productos estaban “indultados” y que habían pagado sus correspondientes derechos, presentando las debidas certificaciones, de manera que el Corregidor se vio precisado a emitir sentencia absolutoria.

Con todo, por lo sospechoso del caso, el Corregidor no debió quedar contento, por lo que prosiguió con sus investigaciones de forma encubierta. Las pesquisas dieron fruto, pues en septiembre de 1672, uno de sus investigadores secretos descubrió que Aperribay, a fin de evitar la pérdida de su barco, en caso de que la sentencia fuera condenatoria, había procedido a simular su venta a don Felipe Dubois, comerciante flamenco residente en San Sebastián, tal

644 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 1406 / CO MEJ 1408.

645 “...asi afletadas por su orden llegaron a bordo de uno de los dos navios que los dias passados entraron en dicho Puerto del Passaje que son los que el dicho Atocha llevo a Yndias y an buelto haviendo hecho viaje y desde el dicho navio cargo a la dicha pinaça çiento y noventa palos de Zinta haviendole ordenado la muger del dicho Atocha los llevase a la dicha San Juan de Luz y entregasse a Juan de Cassavila mercader en ella y tambien se le dio un villete con dos papelçillos dentro con cuenta de lo que en ambas pinaças yba, y para que cobrassen sus fletes del dicho Cassavila...” (A.M.F., E, 7, II, 9, 10).

646 A.M.F., E, 7, II, 9, 10; E, 7, II, 9, 11.

como habían procedido los Atocha en el caso anterior. Por tanto, al no poder demostrar la implicación de Aperribay en ningún acto de contrabando, extremo que debió producirse a juzgar por las precauciones que había tomado, le condenó, junto al comprador ficticio, al importe de sendas multas acusado de cometer una venta ficticia⁶⁴⁷.

Tanto este último caso, como los descritos anteriormente, atestiguan que los comerciantes contrabandistas se valían de los recursos y posibilidades que el propio sistema comercial entre España e Indias ofrecía, para encubrir sus fraudes bajo una apariencia de legalidad. Más aún, corroboran también, que la Corona, consciente quizás de la imposibilidad de erradicar el fraude, procedió, como en el caso de los permisos de contrabando con países enemigos, a obtener beneficios de su existencia. Efectivamente, de los pleitos estudiados se deduce que desde mediados del siglo XVII se había generalizado la concesión de autorizaciones para comerciar directamente con Indias a cambio del importe de “indultos”. Los indultos eran pagados, no sólo por los barcos que hubiesen sido sorprendidos con contrabando, sino, previamente, para conseguir el permiso y eludir la acción de las justicias, de manera que, mediante el pago del indulto, accedían al rango de navíos de registro. Los indultos constituyeron, por tanto, un eficaz instrumento, por una parte, para la obtención de recursos por parte de la Corona y, por otra, para comerciar directamente con Indias al margen del sistema de flotas. Por tanto, estos pleitos constituyen una prueba más de la crisis del sistema de flotas y del gran aumento de los indultos durante la segunda parte del XVII, constatado por autores como García Fuentes⁶⁴⁸. La documentación consultada en el curso de esta investigación, contiene pruebas acerca de que el tráfico directo con Indias más que una actividad perseguida por estar al margen de la ley era consentida por las autoridades ya que podía constituir una importante fuente de ingresos por medio de los indultos. Llegó a tal grado la impunidad de los interesados en este tráfico que llegaron a fijar mediante escrituras públicas los contratos de capital, etc., necesarios para armar las expediciones. Es el caso de la expedición de *La Santísima Trinidad*, de 450 toneladas aprestada en 1660 con destino a Indias. Para el armamento, apresto y carga de este barco se firmaron diversos contratos en los que se expresa que zarparía de Pasaia y tras una escala en Londres se dirigiría a Indias. La escala constituía un modo de encubrir el fraude, de manera que se estipulaba que en caso de que no llegasen a obtener la habilitación del viaje, el barco regresaría de nuevo a Londres u otro país “confederado”, es decir, que no estuviese en guerra con España. En caso de obtenerse el permiso, se preveía la arribada a Cádiz u otro puerto peninsular⁶⁴⁹.

En resumen, desde mediados del siglo XVII se constata un importante incremento del tráfico legal e ilegal entre Gipuzkoa y las Indias⁶⁵⁰. La interrupción de los pleitos relacionados con el

647 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2130.

648 GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 124-158; Idem: *Sevilla, los vascos...*, op. cit., pp. 217-225; MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit., pp. 84-91.

649 A.H.P.G., 3/2079. Véase el documento nº17 del Apéndice Documental. Véase, también: ALBERDI LONBIDE, X.: “Las redes comerciales guipuzcoanas...”, op. cit.

650 Tanto es así que García Fuentes afirma que “...nos atreveríamos a afirmar que esta ruta ilícita va a constituir un verdadero precedente de la futura Compañía Guipuzcoana...” (GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 146, 265-281).

tráfico directo con Indias después de la década de los 70 del siglo XVII puede que esté relacionado con la disminución experimentada por esta actividad fraudulenta por aquellas fechas. Disminución que estuvo directamente relacionada con el hecho de que se hizo más regular la concesión de los permisos de Navíos de Registro, vía legal siempre preferida por los comerciantes por la disminución de los riesgos que ello entrañaba. Es más, estas transformaciones del tráfico de Indias pueden explicar el aumento de los envíos legales de hierro constatados por García Fuentes⁶⁵¹. Este tráfico directo, legal e ilegal, con Indias continuó a lo largo del siglo XVIII, tal como lo atestiguan hechos como la propuesta de concesión de la habilitación del comercio con Indias elevada por San Sebastián y su Consulado al rey en 1705⁶⁵². Es más, en los registros de cuentas de fábrica del santuario de Nuestra Señora de Iciar de las décadas iniciales del siglo XVIII, figura la donación de limosnas por varias expediciones destinadas a Buenos Aires. Así, se tiene constancia de dos expediciones organizadas en 1714, otra en 1720 y en las cuentas de 1723 Ignacio de Aranza donaba 581 reales procedentes “...de limosna recojida en los nabios de Buenos Ayres...” en 1722⁶⁵³; expresión que atestigua la habitualidad, por no decir regularidad, de esta navegación, de manera que constituyó uno de los factores que posibilitaron la creación de la Compañía de Caracas, como poco después se analizará.

Este tráfico no se interrumpió con la creación de dicha Compañía, por ejemplo, en 1758 el navío de don Miguel de Escurrechea, vecino de San Sebastián, regresaba a Pasaia desde Cádiz, después de haber navegado al Brasil y a Buenos Aires⁶⁵⁴. Esta es la principal causa explicativa de algunos procesos de hondo calado, acaecidos desde mediados del siglo XVII en el proceso evolutivo de la economía marítima guipuzcoana. Concretamente, a lo largo de este trabajo, en diversas ocasiones, se ha aludido a la progresiva preeminencia de los intereses comerciales, observada entre los inversores en actividades marítimas, durante la segunda mitad del siglo XVII. Preeminencia, que provocó una progresiva mercantilización de la economía marítima, con lo que otros intereses, especialmente los pesqueros, pasaron a una

651 Moutoukias señala que, “..la disminución de las arribadas coincide con un aumento en la llegada a Buenos Aires de Navíos de Registro. Claro está que esas cifras no permiten de por sí establecer ningún tipo de correlación entre ambas series. Mas algunos testimonios revelan que armadores y capitanes españoles aprovechaban los lazos existentes entre el País Vasco e Inglaterra, Francia y el Norte de Europa, para organizar operaciones clandestinas o autorizadas hacia el Río de la Plata. Además, de los 11 titulares de 16 licencias de Navíos de Registro, al menos 8 eran de origen vasco. Con lo cual tampoco podemos atribuir dicha coincidencia en las cifras sólo al azar: seguramente, al hacerse más regular el otorgamiento de permisiones para Navíos de Registro a partir de la década de 1660, el armado de los buques de las embarcaciones autorizadas debió atraer una parte de las operaciones entre Buenos Aires y Amsterdam...” (MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit., pp. 131-132). Véase, también, al respecto: MALAMUD RIKLES, C.D.: “El comercio directo de Europa...”, op. cit., pp. 33-34; MOUTOUKIAS, Z.: “Power, Corruption, and Commerce...”, op. cit., pp. 272-273.

En relación al incremento de los envíos legales de hierro véase: GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos...*, op. cit.

652 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58.

653 A.H.D.S.S., Itziar: Nuestra Señora, Libro de cuentas de la fábrica (1706-1957), C.F.2.

654 A su regreso Agustín Pérez, guardián del navío, vecino de Pasai San Pedro, demandó ante el tribunal del Corregimiento al contraestre Joseph Antonio de Garai el importe de los gajes que le correspondía de los cueros de las reses sacrificadas a bordo durante el viaje (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3066).

posición secundaria, produciéndose el lento languidecer de las pesquerías transoceánicas hasta su extinción durante el siglo XVIII. Ahora se constata que lo que estaba aconteciendo detrás de ese difuso y poco explícito incremento de los “intereses comerciales”, era la progresiva dedicación e inversión de los armadores y comerciantes guipuzcoanos en el comercio indiano, tanto de manera legal como ilegal.

A la hora de analizar los conflictos suscitados en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes, se apuntaba que desde la segunda mitad del siglo XVI se produjo un progresivo abandono de la actividad transportista por los armadores guipuzcoanos. En un principio, los barcos de grandes dimensiones, destinados a actividades más lucrativas como las pesquerías o la venta en Sevilla para la Carrera de Indias, fueron sustituidos por embarcaciones de pequeñas dimensiones y por extranjeros. Pero, después, durante las décadas de los 20, 30 y 40 del siglo XVII, incluso las pequeñas embarcaciones transportistas comenzaron a ser progresivamente sustituidas por las extranjeras en sus habituales rutas en torno a la Península Ibérica. Así, después de 1626 todos los pleitos suscitados en torno a los fletes fueron entre barcos naturales y extranjeros, y no entre barcos grandes y pequeños. Los decretos de 1627 - otorgando la preferencia de carga a las pequeñas embarcaciones naturales sobre las extranjeras-, y de 1645 -que otorgaba la preferencia a las embarcaciones naturales, destinadas a Andalucía, sobre las extranjeras-, son un buen reflejo de la acaparamiento por los extranjeros de la actividad transportista, no sólo la desarrollada con el norte de Europa, sino con Andalucía e Indias. Tras este último decreto, redactado en una de las peores coyunturas experimentadas por la economía marítima guipuzcoana, la conflictividad en torno a los fletes se redujo drásticamente, mitigada, en primer lugar, por la terrible crisis de los años 40 en que la mayoría de las actividades navales, prácticamente vieron interrumpida su actividad; en segundo lugar, por el abandono de la actividad transportista por los principales inversores guipuzcoanos; y en tercer lugar, tras el decreto de 1645 por quedar legalmente asignados los fletes destinados a Andalucía a los modestos propietarios de pequeñas embarcaciones.

Los siguientes pleitos en torno a los fletes se produjeron significativamente durante las décadas de los 70 y 80 del siglo XVII. Mientras tanto, se había producido el gran crecimiento de los años 50 de actividades como las pesquerías o la construcción naval. Paralelamente, el comercio con el norte de Europa se desarrollaba en Gipuzkoa por vías ilegítimas y protagonizado, en parte importante, por embarcaciones y comerciantes extranjeros. Paralelamente, se inició la progresiva intervención de embarcaciones e inversores guipuzcoanos en el comercio directo con Indias, hasta entonces protagonizado también por los extranjeros. Muchos comerciantes extranjeros, en vez de acudir directamente con sus barcos a Indias, comenzaron a comercializar sus productos valiéndose de estos barcos y armadores guipuzcoanos, tal como se acaba de comprobar. Precisamente, como exponente del progresivo interés de los inversores guipuzcoanos por el transporte y comercio, especialmente el desarrollado directamente con Indias, se produjo el mencionado reinicio desde 1675 de los pleitos en torno a los fletes entre barcos naturales y extranjeros.

6.3.3. Conflictos jurisdiccionales en torno al contrabando

De todo lo expuesto se deduce que el contrabando, en todos sus aspectos, progresivamente llegó a constituir una actividad de primer orden en el seno de la economía marítima

guipuzcoana, pues además de ser la llave que permitía el acceso de los comerciantes guipuzcoanos a la participación en el comercio internacional europeo, era uno de los principales instrumentos que les permitía la progresiva intervención en el lucrativo comercio directo con Indias. En suma, Gipuzkoa constituía un verdadero paraíso para el contrabando, pero para que continuara siéndolo exigía que sus autoridades locales y provinciales, en estrecha connivencia con los comerciantes e inversores navales, gozaran de las mayores cotas posibles de poder jurisdiccional sobre la actividad comercial, sobre todo a fin de evitar o reducir la intervención de las autoridades de la Corona, siempre al servicio de otros intereses ajenos y en ocasiones opuestos a los de los comerciantes, inversores y contrabandistas de Gipuzkoa.

De acuerdo con los Fueros, la jurisdicción sobre el contrabando competía en primera instancia a las justicias ordinarias de las villas y a la Alcaldía de Sacas. Esta legislación, basada en textos legales y privilegios de la Baja Edad Media, incidía sobre todo en que dichas justicias persiguieran, sobre todo, el delito de extracción de determinados productos de saca prohibida, como metales preciosos, armas, caballos, etc. En suma, los Fueros hacían mención expresa de la jurisdicción de los alcaldes ordinarios y del de Sacas sobre el contrabando de extracción y se daba a sobrentender que también gozaban de idéntica facultad sobre el de introducción de productos prohibidos del extranjero. A partir, sobre todo, de la segunda mitad del siglo XVI, a medida que se generalizaba la guerra contra la mayoría de los estados del occidente europeo y que el comercio era utilizado como un medio ofensivo más, la Corona comenzó a crear nuevas figuras administrativas revestidas de facultades jurisdiccionales sobre el contrabando. Su principal cometido era, por una parte, perseguir el contrabando que ocasionaba serios perjuicios a la Hacienda y a la estrategia militar de la Corona y, por otra, sustraer en lo posible las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias que frecuentemente, en connivencia con los contrabandistas, amparaban el comercio ilegal. Pero este propósito halló serios obstáculos en lo relativo a la jurisdicción sobre el contrabando de extracción que expresamente era atribuida por los Fueros a las justicias ordinarias y a la Alcaldía de Sacas. Así en 1572, dos reales cédulas ordenaban al Capitán General que se inhibiera del conocimiento de una causa suscitada en Deba sobre extracción fraudulenta de moneda hacia Francia en retorno de cereales⁶⁵⁵. Resultó también un fracaso el intento del establecimiento de un Juez de Sacas, ensayado en 1579 con el envío del licenciado Bibero a Gipuzkoa, encargado del control de las extracciones indebidas. La Diputación inició gestiones en la Corte a fin de procurar la retirada de dicho oficial. En 1580 elevó un memorial exponiendo que, de acuerdo con los Fueros, el control de las extracciones competía a la Alcaldía de Sacas y que, además, a consecuencia de las acciones del nuevo Juez de Sacas, comenzaban a ausentarse los extranjeros que acudían con víveres⁶⁵⁶. Posteriormente, se produjeron nuevos envíos de Veedores o jueces extraordinarios que interfirieran en el control del comercio, lo que generaba continuas controversias jurisdiccionales con las justicias ordinarias.

655 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 159.

656 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 24 Mayo/30 Agosto 1579; Tolosa 5 Diciembre 1579/18 Febrero 1580.

Pero, incluso en lo relativo al contrabando de introducción de productos prohibidos del extranjero, temiendo quizás la férrea oposición de las autoridades de Gipuzkoa, el rey comenzó a valerse en provecho propio de las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias. En 1588 ante la férrea oposición de la Provincia, el rey, se vio precisado a revocar la orden que poco antes había concedido al Corregidor para que conociese en exclusiva en contra de los infractores de la prohibición de la introducción de mercancías inglesas⁶⁵⁷. A principios del siglo XVII procedió a atribuir en exclusiva la jurisdicción sobre el contrabando de introducción, esta vez de productos holandeses, al Corregidor de Gipuzkoa. Esta institución formaba parte del entramado de las justicias ordinarias de la provincia, de manera que anteriormente y de acuerdo con los Fueros gozaba de esta jurisdicción, aunque no en exclusiva. Además, al mismo tiempo no dejaba de ser un representante del rey en la provincia, un agente al servicio de los intereses de la Corona. El rey aprovechó esta doble función del Corregidor para tratar de conferirle en exclusiva esta jurisdicción. Las autoridades de la Provincia también instrumentalizaron la multiplicidad de funciones del Corregidor para invalidar esta concesión. Así, valiéndose del hecho del carácter itinerante de la residencia del Corregidor en Gipuzkoa, que solía permanecer tres meses al año en cada una de las cuatro sedes (San Sebastián, Tolosa, Azpeitia y Azkoitia) de este tribunal, consiguieron que los alcaldes ordinarios volvieran a recuperar sus facultades jurisdiccionales. Efectivamente, con la excusa de que el Corregidor permanecía en San Sebastián únicamente durante tres meses y que durante los nueve restantes permanecía la villa sin juez competente para perseguir la introducción de productos prohibidos holandeses, una Real Cédula de 1605 ordenaba que durante los mencionados nueve meses de ausencia del Corregidor fuesen los alcaldes de la villa los encargados de impartir justicia en la materia. Cédula posteriormente confirmada por otra de 1622⁶⁵⁸.

Este intento de atribuir en exclusiva al Corregidor la jurisdicción sobre el contrabando de introducción, movilizó a las autoridades municipales y provinciales, especialmente a las de San Sebastián, al objeto de que se reconociesen también las facultades jurisdiccionales de los alcaldes ordinarios. Fueron diversos los procedimientos empleados para obtener el reconocimiento de las facultades jurisdiccionales de los alcaldes ordinarios. Así en 1616 San Sebastián obtenía una Real Cédula que reconocía a sus alcaldes la jurisdicción para conocer en los casos suscitados en torno a la introducción de especias por los extranjeros a prevención con el Corregidor⁶⁵⁹. En 1617 la noticia de la existencia de una epidemia en Ostende proporcionó a las Juntas Generales, reunidas en Segura, la excusa para decretar, a petición de San Sebastián, que los alcaldes ordinarios de las villas marítimas controlaran las mercancías aportadas por barcos provenientes de Flandes⁶⁶⁰. Las autoridades de Zumaia por su parte, se

657 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 161.

658 A.G.G.-G.A.O., R.19.

659 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 174, 285.

660 "...Este día a proposicion de la villa de San Sebastian la junta mando que los alcaldes hordinarios de las villas maritimas deste provincia tengan particular cuydado de bisittar cada uno en su jurisdiccion las mercaderias que aportaren en sus puertos de los estados de Flandes en qualquier navio o barco y no trayendo testimonio auttentico de los portes de donde bienen las dichas mercaderias no las admittan por la notticia que se tiene de la enfermedad contaxiossa que corre en la ciudad de Ostadan de las yslas reveladas de flandes..." (A.G.G.-G.A.O., R.17).

valieron del hecho de constituir un importante centro de construcción naval de barcos, algunos de ellos destinados, según sus palabras, a la Armada, al objeto de que una Real Cédula de 1618 les reconociera su facultad de “visitar” cualquier embarcación mercante que arribara a su puerto⁶⁶¹. En suma, las autoridades de la Provincia consiguieron que las justicias ordinarias -alcaldes, Alcalde de Sacas y Corregidor- continuaran gozando de la jurisdicción sobre el contrabando a prevención o compartida con los jueces extraordinarios que continuaban enviándose⁶⁶².

Esta relajación de la Corona en la ampliación de las facultades jurisdiccionales del Corregidor en perjuicio de los alcaldes ordinarios bien pudo ser motivada por la pacificación de las relaciones internacionales acontecida durante las décadas iniciales del siglo XVII. Pero con el reinicio de las hostilidades, especialmente contra Holanda a partir de 1621, la Corona retomó su anterior política. En marzo de 1622 una Real Cédula volvía a conceder al Corregidor la exclusiva de la jurisdicción de primera instancia sobre el contrabando de introducción, con apelación al Consejo de Guerra, y volvían a enviarse nuevos jueces extraordinarios⁶⁶³. La Provincia inició gestiones en la Corte al objeto de que los alcaldes ordinarios fuesen restituidos de su jurisdicción en la materia. Las gestiones fueron exitosas pues una Real Cédula de octubre de 1622 reconocía las facultades de los alcaldes ordinarios para conocer en casos relativos al contrabando con Holanda⁶⁶⁴. No obstante, el éxito no fue total pues en San Sebastián no tuvo aplicación esta Cédula, sino la anterior de 1605 que compartía la jurisdicción entre los alcaldes y el Corregidor, confirmada por otra Real Cédula de noviembre de 1622. Durante los tres meses anuales de su residencia en San Sebastián, el Corregidor gozaría en exclusiva de la jurisdicción sobre el contrabando de introducción de mercancías prohibidas. Además, con un claro ánimo de ir ampliando sus facultades, se le concedía este cometido con “superintendencia”. Es decir, el Corregidor pasaba a ser un Superintendente o Juez Especial de Contrabando en San Sebastián, principal plaza de comercio legal e ilegal de Gipuzkoa⁶⁶⁵. Esto constituyó la primera cuña jurisdiccional que,

661 “El Rey. Por quanto por parte de la villa de Çumaya que es en la muy noble y muy leal provinçia de Guipuzcoa se me ha hecho relaçion que en el puerto y canal de aquella villa se fabrican navios de todos portes assi para de guerra como de merchante por la grande abundançia de montes y materiales que ay en su ribera por la qual entran y salen muchas naos cargadas de mercaderias que la justiaçia ordinaria de la dicha villa suele visitar y para que esto se haga como conbiene y no se metan ni saquen cossas prohibidas, me ha suplicado mande que se visiten todos los navios y vaxeles y varcos de qualquier calidad que sean assi de los naturales de la dicha provinçia como fuera de ella, y haviendose visto en el mi conssejo de guerra ha parecido despachar la pressente en cuya virtud, tengo por bien y mando a la justicia ordinaria de la dicha villa de Çumaya que en conformidad de la costumbre que por lo passado hubiere tenido visite las naos y qualesquier vaxeles y varcos que en aquella canal entraren de stranieri, o naturales y vean si traen o sacan mercaderias o cossas de contrabando y que prevenga lo que conbenga para la seguridad del puerto y cumplimiento de mis ordenes que así lo tengo por bien y conviene a mi serviçio...” (A.M.Z., Asuntos Locales: Privilegios, Caja nº 55).

662 TRUCHUELO, S.: *Gipuzkoa y el poder real...*, op. cit., pp. 450-470.

663 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 337.

664 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/35 (P5D4).

665 ”...Por quanto por parte de la muy noble y muy leal provincia de guipuzcoa se me a echo relaçion que por çedula de veinte y quatro de julio del año pasado de seiscientos y çinco refrendada de Andres de Prada mando el rey mi señor padre que esta en gloria al corregidor que a la saçon era en la dicha provincia que supuesto que asistencia en la villa

con el tiempo, desembocaría en el establecimiento de un Juez de Contrabando delegado de la Corona en San Sebastián.

Las primeras referencias de la existencia de Veedores de Comercio y Contrabando son de 1628, cargo asignado a Francisco de Retama⁶⁶⁶. Para 1634 este oficio era ejercido en Gipuzkoa por don Pedro de Barreda y Ebra. A la vista de sus cuentas se observa que el cometido del Veedor consistía en aprehender mercancías de contrabando procedentes del extranjero y juzgar y condenar a los contrabandistas⁶⁶⁷. Con todo, para evitar la oposición de las autoridades de la Provincia, el Veedor no ejercía su jurisdicción de forma exclusiva, sino compartida con las justicias ordinarias, quienes continuaron conociendo en los delitos de contrabando⁶⁶⁸. Pero pronto comenzó la Corona a intentar que los Veedores ejercieran sus facultades en exclusiva. El día 22 de octubre de 1648, dos días antes de que se firmara la Paz de Münster con Holanda, una Real Cédula mandaba que todas las justicias del reino entregaran las causas abiertas a los Veedores de Contrabando, quienes, en lo sucesivo, conocerían en exclusiva en la materia⁶⁶⁹. La certeza de que con la firma de la paz con Holanda se incrementaría el contrabando, tanto de introducción de productos prohibidos como de defraudación de los derechos debidos, sobre todo, por los coloniales, debió empujar a la Corona a emitir esta orden. Con todo, el cumplimiento de esta exclusiva jurisdiccional no debió ser en extremo estricto, tal como se desprende de la existencia de procesos que posteriormente fueron sustanciados por las justicias ordinarias, como el pleito de apelación conocido por el Corregidor en 1653 contra Joanes de Luloaga por la introducción de productos flamencos prohibidos⁶⁷⁰. Como se tendrá ocasión de comprobar en el siguiente capítulo, los alcaldes de localidades como Hondarribia, a partir de la década de los 60 del siglo XVII, comenzaron a conocer en algunos pleitos suscitados a raíz de los apresamientos de barcos con contrabando por corsarios; todo ello en el contexto del creciente descontento en torno a que la jurisdicción sobre el corso continuara en manos de la Superintendencia de la Escuadra de Corso. Tanto es así que aún en 1674, tras la entrada de España en la Guerra de Holanda contra Francia, la Real Pragmática que prohibía comerciar con este reino insistía en

de san sebastian no avia de ser mas de tan solamente tres meses del año los nueve restantes o los que hiçiese ausentado de la dicha villa acudiesen los alcaldes hordinarios de ella al cumplimiento de las hordenes que estaban dadas sobre proivir el trato a los rebeldes de Olanda y Zelanda y me a suplicado buelva aora a mandar lo mismo aviendose bisto en el mi consejo de guerra lo e tenido por bien= Por tanto mando al mi corregidor que al presente es o adelante fuere de la dicha provincia que guarden y cunplan y agan guardar y cunplir lo contenido en la dicha çedula como en ella se refiere y que todo el tienpo que por su persona no asistiere el dicho corregidor en la dicha villa de san sebastian y estubiere ausente de ella deje libremente conozar a los alcaldes hordinarios de la dicha villa de las causas pleitos y negocios // (fol. 42 r.) tocantes a la proivizion del trato de los olandeses con superyntendencia del dicho el qual es mi boluntad...” (A.G.G.-G.A.O., R.19).

666 A.G.S., Contaduría Mayor de Cuentas, 3ª época, Leg. 2013. Véase también: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 227.

667 A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 116.

668 TRUCHUELO, S.: *Gipuzkoa y el poder real...*, op. cit., pp. 470-490.

669 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

670 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1761.

que la jurisdicción sobre el contrabando de introducción de productos extranjeros competía en exclusiva a los Veedores de Contrabando⁶⁷¹.

De todas maneras, en general, la atribución en exclusiva a los Veedores de Contrabando de la jurisdicción sobre la introducción de productos prohibidos extranjeros no halló apenas oposición en Gipuzkoa. Los conflictos suscitados, más que por la cuestión jurisdiccional, se debieron a los abusos que los subordinados de los Veedores cometían. Es el caso de los frecuentes abusos cometidos por el Subveedor y los guardas dispuestos en Hondarribia contra quienes comerciaban en la frontera del Bidasoa. Llegaron al extremo de que en 1660 la ciudad iniciara unos autos de oficio en su contra. El alcalde emitió un auto ordenando que se pusieran los hechos en conocimiento de don Cristóbal de Olazabal y Acorda, a la sazón Veedor de Contrabando de Gipuzkoa. Éste respondió cesando a los inculpados y asegurando a las autoridades de Hondarribia “...*que de aqui adelante desseo que los guardas con el subveedor sean naturales o moradores de essa ciudad, con que con esta conformidad dare los nombramientos...*”⁶⁷².

Para entender esta falta de oposición por parte de las autoridades de la Provincia frente a la presencia del Veedor de Contrabando hay que tener en cuenta que este oficial carecía de jurisdicción sobre el comercio directo con Indias. Desde mediados de siglo, tal como se aludía anteriormente, progresivamente iban cobrando más importancia el comercio directo con Indias y la fraudulenta negociación de coloniales. Precisamente, con el propósito de combatir el creciente auge del comercio directo con Indias, en 1653 el rey otorgaba al Corregidor la jurisdicción exclusiva para conocer en las arribadas de barcos procedentes de Indias, con apelación al Consejo de Indias. En 1657, a propuesta del propio Corregidor se traspasó esta jurisdicción al Capitán General de Gipuzkoa, cargo ejercido a la sazón por el barón de Vatabila. Pero al año siguiente accedió al puesto de embajador en Londres con lo que la jurisdicción sobre las arribadas se confirió al Veedor y Contador de Armadas de Gipuzkoa, Domingo de Ruiloba. Por fin, en 1660 volvió a reintegrarse la jurisdicción a las facultades del Corregidor. En lo sucesivo, el Corregidor ejercía su jurisdicción directamente en los tres meses anuales que residía en San Sebastián y para los restantes nueve designaba un subdelegado en la persona de algún letrado residente en San Sebastián o en las cercanías⁶⁷⁵. Significativamente, fue a partir de 1660 cuando dieron comienzo los procesos suscitados en torno al comercio directo con Indias en el tribunal de Corregimiento, anteriormente estudiados.

Todo ello puede ser síntoma de que para mediados del siglo XVII la intervención del Veedor de Contrabando, quizás, había dejado de constituir una amenaza para los intereses comerciales de Gipuzkoa. Efectivamente, mediante los privilegios comerciales de Gipuzkoa y los Tratados de Conversa, los comerciantes guipuzcoanos accedían a todo tipo de productos extranjeros legales o ilegales con unos mínimos riesgos de intervención de las autoridades

671 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

672 A.M.F., E, 7, II, 8, 13.

675 A.M.F., E, 7, II, 9, 11.

competentes. Además, las justicias locales continuaban disponiendo de la jurisdicción sobre el contrabando de extracción, controlando actividades vitales como la extracción de moneda, lo que contribuía a minimizar aún más la acción de los Veedores de Contrabando. La Corona, consciente de estas limitaciones, trató de inmiscuirse también en la jurisdicción sobre el contrabando de extracción. Se valió, al objeto, de la presencia en la provincia del Administrador de las Rentas de la Lana, encargado de su percepción. Tal como se quejaba San Sebastián en las Juntas Generales 1661, celebradas en su término, en contra de los Fueros y en perjuicio de las facultades jurisdiccionales de los alcaldes, el rey otorgó al Administrador de estas rentas, don Miguel de Peredo⁶⁷³, el nombramiento de Juez Conservador de las Rentas de los Derechos de las Lanasy en San Sebastián, para que conociera en las extracciones fraudulentas de lana⁶⁷⁴. Esta rápida reacción de las autoridades de Gipuzkoa debió impedir que fructificara el intento, pues en lo sucesivo no consta que el Administrador de las Rentas de la Lana ejerciera jurisdicción alguna.

Estos intentos de la Corona por inmiscuirse en el contrabando de extracción no favorecían en absoluto al comercio guipuzcoano, especialmente al debilitado tráfico lanero, que, como anteriormente se mencionaba, para que continuara transitando por Gipuzkoa dependía de que las autoridades consintieran la existencia de procedimientos fraudulentos como el camino de Goizueta, libre de aduanas. Además, estas prácticas permitían la introducción en el interior peninsular de todo tipo de mercancías de contrabando, tanto de manufacturas europeas como progresivamente de coloniales que llegaban a Gipuzkoa en contrapartida. Este era el contexto en que las autoridades de Gipuzkoa y los comerciantes de San Sebastián emprendieron sus gestiones en la Corte al objeto de que se permitiera el establecimiento de un Consulado en la ciudad. Estas gestiones, consignadas ya para 1677 en la documentación, desembocaron en la fundación del Consulado en 1682⁶⁷⁶. Se trataba de una institución provista de jurisdicción sobre el comercio, que, en cierto modo, limitaba aún más el marco de acción en el que pudiesen intervenir las autoridades reales. Efectivamente, en lo sucesivo el control de la arribada o llegada de barcos extranjeros competiría al Consulado. En suma, se trataba de un instrumento que buscaba el fomento del comercio, entre otras, mediante su protección frente a la actividad del creciente intervencionismo estatal. Tal como se ha podido comprobar en la cuestión del enfrentamiento habido en 1737 entre el Consulado y el agente consular francés en San Sebastián, una de las inconfesadas funciones del Consulado era la protección del contrabando, confiriendo al fraude una apariencia de legalidad e impidiendo la intervención de otras justicias en el conocimiento de estas causas, que pasaban a ser cuestiones de comercio legal y no de contrabando⁶⁷⁷. Significativamente, las justicias ordinarias de los municipios del litoral no protestaron por la introducción del Consulado, que les arrebatava

673 Consta que don Miguel de Peredo ejercía este cargo al menos desde 1654 y aún en 1689 continuaba a su frente (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/28 (P6D3); JD IM, 1/7/47).

674 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/44.

676 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/39; JD IM, 1/10/52; JD IM, 1/7/52; JD IM, 2/13/22.

677 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78.

parte de sus antiguas facultades jurisdiccionales, sobre todo en lo relativo al comercio, marineros, naufragios y atojos. Tal como en anteriores ocasiones se ha comprobado, esta extensión jurisdiccional del Consulado de San Sebastián al resto del litoral guipuzcoano, refrendado por las ordenanzas de marina de 1752, comenzaría a ser contestado a partir del renacer del tráfico comercial experimentado por los municipios portuarios, como Deba, Zumaia o Hondarribia, durante las décadas finales del siglo XVIII.

Con todo, el intervencionismo de la Corona prosiguió también adelante. En 1691, aprovechando la guerra contra Francia, el rey comisionó a don Ventura de Landaeta y Orna, Veedor de Contrabando, la persecución de las extracciones ilícitas de mercancías a Francia. El Veedor comenzó a exigir fianzas a los barcos que zarpaban con hierro desde Gipuzkoa de que no iban destinadas a Francia sino a otros países neutrales o amigos. El Diputado General se apresuró a comunicar al rey que la jurisdicción del Veedor se limitaba al contrabando de introducción de productos prohibidos y que los casos de extracción competían a las justicias ordinarias. La respuesta del rey fue que la Provincia no se entrometiera en la labor del Veedor ni en cuestiones o “...*dependencias de contrabando*...”. Es decir, ponía en entredicho las facultades jurisdiccionales de las autoridades locales. Los consultores de la Provincia, en atención quizás de la especial coyuntura de guerra en que se produjo la intervención de la Corona, aconsejaban a la Provincia que se transmitiera al rey que la imposición de fianzas o cualquier impedimento a los barcos que comerciaban con países aliados o neutrales constituía un contrafuero. Lo cierto es que contrafuero era cualquier intervención del Veedor en torno al comercio de extracción, incluso el destinado a países enemigos, sin embargo, los consultores ni siquiera mencionaban que se hiciera esta reclamación. Con todo, una Real Cédula de septiembre de 1691 volvía a corroborar la comisión otorgada al Veedor de Contrabando⁶⁷⁸.

Este conflicto jurisdiccional se produjo de forma paralela al que aconteció en torno al conocimiento de las causas suscitadas por las presas cometidas por los corsarios, que se analizará en el siguiente capítulo. Precisamente, en 1691 se consiguió que la jurisdicción sobre el corso recayera sobre las justicias ordinarias. Ello constituyó una puerta abierta para el encubrimiento del contrabando con Francia, pues bajo la apariencia de presas se traficaba abiertamente con productos enemigos sin temor a la intervención del Veedor de Contrabando⁶⁷⁹. El conflicto jurisdiccional en torno al corso se agudizó de manera que en 1693 se volvía a arrebatar dicha facultad a las justicias ordinarias en beneficio del Capitán General. La Provincia recurrió al “Pase Foral” ordenando a las autoridades municipales que respetasen las reales órdenes en todo aquello que no se opusiera a los Fueros. Con ello, las justicias ordinarias continuaron conociendo, a prevención, en cuestiones de corso, con lo que continuaban también ejerciendo cierto control sobre el contrabando⁶⁸⁰. De todas maneras, la firma del Tratado de Conversa con Lapurdi en 1695, que autorizaba la introducción de determinados productos desde Francia y constituía una perfecta tapadera para el contrabando, debió contribuir también a minimizar los efectos de la ampliación de las facultades jurisdiccionales del Veedor de Contrabando.

678 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/20.

679 A.G.G.-G.A.O., 2/12/46.

680 A.G.G.-G.A.O., 2/12/48.

En 1700 ante el inminente inicio de un nuevo conflicto bélico por la cuestión de la sucesión al trono y con el propósito de evitar que en caso del estallido de la guerra el Veedor de Contrabando o el Capitán General volvieran a iniciar acciones perjudiciales para el comercio, el Consulado proponía a la Provincia la aplicación de determinadas medidas. Concretamente, abogaba por la promulgación de un decreto que prohibiese los registros y revisiones, tanto de casas, tiendas y libros de contabilidad de comerciantes extranjeros como de barcos cargados con licencia de las justicias locales. Decreto que posteriormente se debía intentar que fuese refrendado por el rey⁶⁸¹. Pronto se comprobó que los temores eran infundados, pues el primer soberano de la casa de Borbón procedió a confirmar la recopilación de los Fueros de Gipuzkoa lo que suponía el refrendo de las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias en materia de contrabando de extracción. Por supuesto, ello no significa que el nuevo rey aceptara la impunidad del activo contrabando que se desarrollaba en Gipuzkoa. Después del fin de la Guerra de Sucesión y tras algunos ensayos fallidos como el del traslado de las aduanas a la costa, en 1727 se firmó un capitulado entre la Corona y la Provincia, cuyo propósito último era mermar el contrabando. No obstante, constituyó un eficaz instrumento para la ampliación de las facultades de las justicias locales, pues en lo sucesivo, les competía también la jurisdicción sobre la introducción de mercancías, sobre todo de coloniales en Gipuzkoa. Actividad, la del comercio de coloniales, que, desde mediados del siglo XVII, venía en progresivo auge, como anteriormente se mencionaba. Concluyó así este conflicto por la jurisdicción de primera instancia sobre el contrabando. El enfrentamiento se reinició a partir del establecimiento del Ministro de Marina de San Sebastián que acumuló las funciones de la Veeduría de Contrabando a las de Marina. Aunque las ordenanzas de marina específicas para Gipuzkoa, redactadas en 1752⁶⁸², limitaban las facultades de las distintas autoridades judiciales y confirmaban las pertenecientes a las justicias ordinarias, durante la segunda mitad del siglo XVIII el Ministro de Marina de San Sebastián, valiéndose de sus atribuciones jurisdiccionales, emprendió una ofensiva que trataba de minimizar los poderes de las justicias ordinarias. Como más adelante se analizará, el propósito de este proceder no era otro que forzar la modificación de todos aquellos aspectos del régimen foral guipuzcoano que hacían de la provincia un terreno ideal para el desarrollo del contrabando.

6.4. TRANSFORMACIONES DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN COMERCIAL EN EL SIGLO XVIII

La delicada, aunque, no por ello, menos boyante situación del sistema de organización del comercio marítimo guipuzcoano -como se ha comprobado, con la actividad legal cada vez más restringida a la negociación de unos pocos productos, pero compensada con creces con el

681 “...los señores capitanes generales, correjidores, juezes de contravando ni otros // (fol. 1º v.) quales quiera juezes hordinarios ni de comision puedan visitar en tiempo de paz ni de guerra tiendas, ni lonjas de mercaderes para efecto de inquirir, y averiguar vienes, y haziendas de enemigos de esta corona: ni puedan obligar a manifestar libros de quantas ni papeles y cartas de correspondenzias ni pasar a detener ni visitar navios que se hallaren cargados con lizenzia y permiso de la justicia ordinaria sino que para el cumplimiento de los mandatos de su Magestad y cedulas de la publicazion de la guerra se arreglen a la costumbre antigua y se de entera fee y credito a la declarazion jurada de los hombres de negoziio...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/56).

682 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/81.

gran desarrollo del contrabando, tanto con Europa como con Indias-, fue seriamente trastocada, con la aplicación de diversas reformas legislativas tras el advenimiento de la dinastía de Borbón al trono. Reformas que contribuyeron a la ruptura del equilibrio del entramado legislativo-económico sobre el que se sustentaba la actividad mercantil guipuzcoana y que, en parte, fueron instigadas por los propios comerciantes en su afán de aumentar sus privilegios e ingresos. Efectivamente, las incertidumbres acerca de la futura dinastía reinante en España y en torno a la incierta permanencia bajo un único soberano de los diversos territorios de la Monarquía Católica suscitadas tras el acceso de Felipe V al trono y el ulterior estallido de la Guerra de Sucesión, motivaron que los comerciantes de las principales plazas mercantiles, en este caso del litoral cantábrico, emprendieran diversas gestiones y maniobras, tanto para sustentar como aumentar en lo posible su cuota de participación en la negociación de los diversos expedientes del tráfico comercial que se desarrollaba entre la Península, el norte de Europa y, a poder ser, las Indias.

Ya se ha comentado que en 1700, temiendo que el esperado estallido de la guerra redundara en el incremento del control sobre los comerciantes extranjeros por las autoridades de la Corona, perjudicial para el desarrollo y continuidad del contrabando, el Consulado de San Sebastián solicitó a la Provincia la promulgación de un decreto en contra de las revisiones indiscriminadas de los bienes, mercancías y contabilidad de los comerciantes extranjeros, efectuadas por las autoridades reales, en busca de mercancías prohibidas provenientes de estados enemigos⁶⁸³. Los comerciantes y autoridades de la Provincia trataban en lo posible de afianzar la continuidad del contrabando ante la debilidad del comercio legal. En 1705 la Corona creó una Junta de Comercio con el propósito de averiguar y solucionar los problemas que afectaban al comercio en general. Esta Junta constituyó el foro donde se dirimieron las disputas entre las principales plazas mercantiles por atraerse el tráfico comercial. La Provincia, a fin de continuar gozando del comercio ilegal directamente con Indias, presentó un memorial exponiendo que no se prohibiera la libre introducción de cacao, procedente de los dominios franceses⁶⁸⁴. La Junta de Comercio denegó la propuesta, que, además de una limitación a la libre introducción en Gipuzkoa de productos extranjeros desde países no enfrentados a España, constituía un serio revés para la continuidad de la lucrativa actividad del contrabando. Efectivamente, este documento constituye una prueba más de que los privilegios guipuzcoanos constituían una perfecta tapadera para el desarrollo del contrabando, en este caso, de importación de coloniales, directamente desde Indias, bajo la apariencia de que provenían de dominios coloniales de potencias extranjeras, como Francia. Para agravar

683 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/56.

684 “La MN y ML provincia de Guipuzcoa dize que por los juezes vehedores de contrabando que residen en ella se pone enbarazo en la yntroduzion del cacao para el sustento de sus naturales de los Dominios del Rey Christianisimo con el pretesto de que este jenero no se puede traficar sin despachos de la casa de la contratacion de las Yndias que reside en la ciudad de Sevilla y por que este jenero siendo como es fruto de los dominios que el Rey Christianisimo tiene en America y expezialmente en la ysla de Santo Domingo cuya corona es amiga de la de España no esta sujeto a las reglas de contrabando y los dichos juezes exzedan notoriamente de su jurisdizion con el pretesto referido y con superior razon atendiendo a que por la concordia ajustada con la provincia de la Bortt confirmada por el consejo se permite la yntroduzion de todo genero de cosas comestibles y potables como lo es el chocolate ademas que no solicita por ningun medio el sacarlo de dicha Provincia ni traficarlo para lo qual se pueden dar las providencias que // (fol. 1º r.) parezcan y ynponer las penas con dignas a los transgresores...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58).

más la situación, como anteriormente se ha aludido, en septiembre de 1705 la Junta de Comercio no incluyó a San Sebastián entre las plazas comerciales expresamente autorizadas para la exportación de lana a Europa, a diferencia de otras plazas, que ejercían una competencia directa, como Bilbao⁶⁸⁵. En suma, otra merma más en perjuicio del tráfico comercial internacional desarrollado desde San Sebastián.

Ante el cariz negativo que iban adquiriendo las negociaciones en la Junta de Comercio, los interesados en el comercio marítimo de Gipuzkoa se decidieron a incrementar sus acciones. Así, los representantes del Consulado y de la Ciudad de San Sebastián, enterados de que en la Junta de Comercio se maduraba la idea del establecimiento en Galicia, Alicante y Bizkaia -entendida como País Vasco- de otras tres casas de contratación similares a la de Sevilla, elaboraron un proyecto proponiendo a San Sebastián como la candidata idónea para que fuera habilitada para comerciar con Indias. En su memorial remitido a la Provincia advertían que, en caso de accederse a la habilitación de San Sebastián, en lo sucesivo, los géneros que se enviaran a Indias o se retornasen deberían pagar sus derechos en la ciudad. Añadían que ello redundaría en beneficio del comercio debido al abaratamiento general de los costos, pues, en adelante los productos que se enviaran a Indias, como el hierro, no deberían hacer escalas en Cádiz para pagar los derechos correspondientes y se abarataría también la importación de coloniales (cacao, tabaco, azúcar, etc.) desde Indias, pues no tendrían que ser adquiridos de segunda mano en Sevilla o Cádiz. En suma, consideraban que “...*Quando se encontre algun perjuicio azia la Provincia y sus privilegios, deve zeder a la utilidad grande que la libertad de comerçio a de atraer...*”⁶⁸⁶. La Provincia remitió el caso a sus consultores legales, quienes tras estudiarlo, emitieron un dictamen favorable, considerando, primero, que la propuesta de San Sebastián únicamente atañía al comercio con Indias; segundo, que los Fueros no contenían nada respecto a este comercio; tercero, que su aplicación no alteraba el sistema de intercambios con los restantes países de Europa; cuarto, que el hierro y demás géneros que se enviaban a Indias, así como sus retornos, pagaban sus derechos en Sevilla, de modo que no veían inconvenientes para que lo hicieran en Gipuzkoa; y quinto, que no ocasionaría el incremento del encabezamiento perpetuo de las alcabalas, que se aplicaba a lo que se consumía en Gipuzkoa.

Pero los representantes del comercio andaluz, que veían peligrar su monopolio, se opusieron a la propuesta de los comerciantes de San Sebastián y consiguieron que se impidiera su materialización. Ante las disputas que se producían en la Junta de Comercio entre los favorables y los contrarios a la extensión a otros puertos de la habilitación de comerciar con Indias, el rey decidió no variar la situación heredada, a fin de satisfacer, o cuando menos no lesionar, a la mayoría de los intereses implicados. Así, en marzo de 1706 don Juan de Olazabal, comisionado del Consulado ante la Junta de Comercio, comunicaba que existía fuerte oposición al proyecto de habilitación, pero que el rey había aceptado reconocer la libertad para la introducción de coloniales extranjeros en Gipuzkoa. En suma, a cambio de la renuncia a su proyecto de habilitación para comerciar directa y legalmente con Indias, el rey accedía a confirmar la libre introducción de coloniales desde el extranjero que Gipuzkoa

685 A.G.G.-G.A.O., R.40.

686 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58.

venía gozando desde tiempo atrás⁶⁸⁷. Libertad que, como se mencionaba antes, constituía una perfecta tapadera para la introducción fraudulenta de coloniales provenientes directamente desde Indias. Por tanto, tras arduas negociaciones, el primer representante de la nueva dinastía reinante en España autorizaba la perduración del sistema de organización comercial existente en Gipuzkoa, es decir, se aceptaba que la provincia siguiera constituyendo un paraíso para el desarrollo del contrabando, considerado como un mal menor frente a las consecuencias que, de lo contrario, cabría esperar, en caso de accederse a su habilitación para comerciar con Indias -ruptura del sistema de organización monopolista del comercio con Indias y fuerte oposición de sus beneficiarios-, o, simplemente, en caso de cercenar los privilegios y libertades comerciales y fiscales de Gipuzkoa -ruina económica de uno de los motores económicos de la Corona y fuerte oposición de los afectados-.

En este contexto, al igual que lo acaecido en torno al comercio con Indias, en lo referente al comercio legal europeo los comerciantes guipuzcoanos, aunque en principio se vieron postergados por la acción de otras plazas mercantiles como Bilbao, que procuraron que no se hiciera expresa mención de San Sebastián entre los puertos habilitados para las extracciones de lana hacia los países del norte de Europa, consiguieron afianzar en sus manos la negociación de otro capítulo comercial, concretamente, de la grasa de la ballena. Efectivamente, mediante la Real Cédula de 1708 se autorizaba la libre introducción desde el extranjero de grasa de ballena en serio perjuicio de las pretensiones exclusivistas de los inversores en la actividad ballenera, como en el capítulo correspondiente se describía. En resumen, los resultados de las negociaciones emprendidas en las Juntas de Comercio fueron en conjunto positivas; aunque, por una parte, sellaron la práctica extinción de la negociación de las lanas en Gipuzkoa, acontecimiento que ya venía augurándose desde tiempo atrás, por otra, afianzaron el contrabando desarrollado en torno al tráfico directo con Indias y ampliaron las posibilidades de negociación de manera lícita de otros productos extranjeros como la grasa de ballena; mercancía estrechamente vinculada a la producción lanera.

6.4.1. Reforma del sistema de organización del comercio marítimo: Proceso de creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

A pesar del prometedor panorama que se cernía sobre el comercio guipuzcoano tras los años iniciales del reinado de Felipe V, lo cierto es que tras la conclusión de la Guerra de la Sucesión (1713), los acontecimientos adoptaron otro cariz, ya anunciado por la exclusión de los bacaladeros guipuzcoanos de los caladeros de Terranova en aplicación de los términos del Tratado de Utrecht. La Corona adoptó una serie de medidas legislativas tendentes a racionalizar y ampliar, por una parte, sus ingresos procedentes del comercio y de las colonias y, por otra, su disposición sobre los recursos marítimos -humanos y materiales-, indispensables para la restauración de una Armada capaz de intervenir con éxito en los asuntos europeos.

687 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58.

6.4.1.1. Cuestión del traslado de las aduanas a la costa y la Capitulación de 1727

Efectivamente, con el propósito de mitigar el activo contrabando que tenía lugar en Gipuzkoa, muy perjudicial para los ingresos de la Hacienda Real, la Corona se decidió a experimentar con la limitación de los privilegios comerciales de Gipuzkoa. En medio del contexto político absolutista desplegado por Felipe V con la aplicación de los Decretos de Nueva Planta en los territorios de la Corona de Aragón, que sucesivamente iban siendo conquistados por las armas borbónicas -en 1707 en los reinos de Valencia y Aragón, y en 1715-1716 en Cataluña y Mallorca-, en los años 1717 y 1718 llegó el turno a los territorios vasco-navarros con la promulgación de varios decretos que trasladaban las aduanas a la costa y a las fronteras con la corona francesa. Esta vez, el objetivo perseguido por los decretos no era la sujeción política de estos territorios que se mostraron, desde el principio, leales a la causa borbónica, sino la transformación del tenue sistema aduanero, que amparaba el gran auge del contrabando.

La medida aplicada en 1717 trajo graves consecuencias, tanto al comercio legal como al ilegal, de manera que las autoridades de la Provincia iniciaron gestiones a fin de que fuera derogada. Estas acciones de las autoridades vinieron acompañadas por la Machinada de 1718 o revuelta de los sectores populares de la sociedad de Gipuzkoa y Bizkaia. El traslado de las aduanas a la costa que repercutió en el encarecimiento de las importaciones de víveres desde el extranjero, actuó de revulsivo para el estallido de la revuelta, de manera que, ese mismo año, la Corona se vio forzada a conceder un reglamento que conjugaba la libre importación de víveres con las aduanas en la costa. El argumento de que las aduanas de la costa lesionaban el barato abastecimiento alimenticio de los habitantes de Gipuzkoa, esgrimido por las autoridades de la Provincia a lo largo de los siglos XVIII y XIX para oponerse al traslado de las aduanas desde el interior y para explicar el descontento popular, debe ser desechado a la luz de estos datos. Efectivamente, a pesar de la concesión de este reglamento de 1718, que de alguna manera satisfacía las demandas populares, persistió la oposición de las autoridades provinciales a la continuidad de las aduanas en la costa hasta conseguir que el rey ordenara en 1722 la restauración del antiguo marco aduanero, retornando las aduanas de nuevo al interior desde el inicio de 1723. La Corona era consciente de esta realidad y condicionó el retorno a la firma de una Capitulación entre ambas partes, que repercutiera en la disminución del contrabando. Las gestiones entre ambas partes se dilataron mucho en el tiempo, pues no se alcanzó el acuerdo hasta 1727.

Una vez más, la Corona recurrió al compromiso, tratando de satisfacer los intereses de la mayoría de las partes implicadas. Efectivamente, las nueve capitulaciones acordadas, aunque incrementaban las medidas de control a aplicar en las aduanas del interior, a fin de perseguir el contrabando -por ejemplo se contemplaba el cierre del paso franco entre Goizueta y Errenteria, lo que selló el fin del tráfico lanero en Gipuzkoa-, dejaban las puertas abiertas a la continuidad de los intercambios fraudulentos con Indias. Significativamente, la primera de las capitulaciones autorizaba la libre introducción en Gipuzkoa de coloniales del extranjero que constituía una de las principales tapaderas del comercio directo con Indias. Al mismo tiempo prohibía su introducción en Castilla y Navarra sin orden expresa del rey o de la Superintendencia General de las Rentas Generales. Ciertamente, esta segunda parte de la capitulación era más una declaración de intenciones que una medida aplicable en la realidad,

pues la demanda de coloniales de Gipuzkoa constituía una ínfima porción del total que se introducían, mayoritariamente destinados a otros territorios.

Este delito debía ser realmente flagrante en el caso del tabaco, que se introducía en grandes cantidades, procedente de las factorías labortanas, en perjuicio del monopolio de comercialización detentado por la Corona en Navarra y Castilla. Efectivamente, las siguientes seis capitulaciones se referían expresamente a la persecución del contrabando de tabaco. La segunda capitulación instaba a las justicias y vecinos de los municipios fronterizos de Gipuzkoa a que fueran celosos en la persecución del contrabando; otra declaración de intenciones. Efectivamente, poco celo se podía esperar de los alcaldes de las villas que, de acuerdo con la tercera capitulación, gozaban de la jurisdicción de primera instancia para perseguir al contrabando de tabaco. Contrabando que, como se viene viendo, mayormente era controlado por miembros de la élite económica-comercial de la provincia, a cuyos intereses se debían mayormente los gobernantes locales y provinciales.

Las capitulaciones cuarta y quinta regulaban el tráfico interprovincial del tabaco entre los tres territorios vascongados. Este tráfico constituía una de las principales tapaderas para la introducción fraudulenta de tabaco en Castilla y Navarra, so color de que se encaminaba para Álava o Bizkaia. En lo sucesivo quienes acudiesen a Gipuzkoa o a Lapurdi desde Álava o Bizkaia a comprar tabaco deberían portar una guía o resguardo emitido por sus Diputados Generales con expresión del pedido de tabaco. Esta guía debía ser entregada a las justicias ordinarias de la villa en que se comprase el tabaco o al Alcalde de Sacas en caso de que se hiciese lo propio en Lapurdi. Éstos procederían a entregar otra guía con expresión del nombre del acarreador, de la cantidad de tabaco y de su destino que debería ser entregada a los citados Diputados Generales al regreso. Con todo, los papeles se podían falsificar con facilidad y este procedimiento no dejaba de constituir una tapadera para conferir una apariencia de legalidad a la negociación de más cantidad de tabaco que el expresado en las guías.

Las capitulaciones sexta y séptima regulaban los envíos de tabaco a los estancos reales de Navarra y Castilla. Las únicas cantidades autorizadas para su introducción en ambos reinos eran las solicitadas por ambos estancos y el procedimiento a emplear era similar al aplicado en las provincias vascongadas; los compradores de tabaco debían acudir con guías expedidas por ambos estancos y regresar con las proporcionadas por las justicias ordinarias o el Alcalde de Sacas de Gipuzkoa. En suma, una vez más el sistema de control establecido para la persecución del contrabando constituía una perfecta tapadera para su continuación. La séptima capitulación es un claro ejemplo de que la Corona era consciente de que la impunidad del contrabando en Gipuzkoa se debía a que la jurisdicción relativa a este delito competía a las justicias ordinarias. Los guardas de la Subdelegación del Tabaco se hallaban presentes únicamente en los confines de Navarra con Gipuzkoa, pues carecían de jurisdicción en la provincia. Ello perjudicaba seriamente su labor pues frecuentemente los contrabandistas al ser descubiertos volvían a refugiarse en Gipuzkoa. Para evitar semejantes hechos, esta capitulación, autorizaba a los guardas de la subdelegación a internarse en territorio guipuzcoano únicamente en persecución de contrabandistas que hubiesen sido descubiertos en la linde de Navarra y hubiesen vuelto a pasar a tierras de Gipuzkoa.

Las últimas dos capitulaciones se referían a las aduanillas de la frontera navarro-

guipuzcoana. La octava trataba de solventar el problema de las constantes alteraciones de las tarifas aduaneras que se percibían en dichas aduanillas. En lo sucesivo, las tarifas se mantendrían en las cantidades que se cobraban en 1727 sin que se aplicase ningún aumento. En contrapartida, la Provincia se comprometía a cerrar el paso franco del camino de Errenteria, Oiartzun-Goizueta para los géneros dezmeros. La novena capitulación contemplaba que la Provincia debía admitir la presencia de guardas de la Subdelegación de rentas en las aduanillas, aunque éstos carecerían de jurisdicción en Gipuzkoa. Una vez más se volvía a emitir una declaración de intenciones diciendo que las justicias ordinarias de Gipuzkoa y los guardas de las aduanillas colaborasen mutuamente en la persecución del fraude. En resumen, aunque su objetivo era la persecución del contrabando, estas reglas proporcionaban de hecho una perfecta tapadera más para su desarrollo.

Esta Capitulación, junto con los decretos reguladores de las aduanillas del interior de 1728 y de 1743 sería elevada a categoría de Fueros e incluidos en el Suplemento, redactado en 1758⁶⁸⁸. En suma, la Corona pretendía extirpar el contrabando con Indias, sin embargo, consciente de la importancia que la negociación de coloniales había alcanzado en Gipuzkoa, autorizaba la libre introducción de coloniales “extranjeros”. A su vez, los comerciantes y autoridades de Gipuzkoa, interesados en la pervivencia de los intercambios directos con Indias, eran conscientes de que la excesiva impunidad del contrabando podía desembocar en la definitiva extirpación de los privilegios comerciales que fomentaban su desarrollo. Consecuentemente, agotadas todas las demás posibilidades de aunar los intereses comerciales con los de la Corona, comenzaron a madurar el proyecto de otra vía alternativa, que contribuyera a la disminución de estos conflictos de intereses. Concretamente, proyectaron la erección de una compañía de comercio privilegiada, que ya venía siendo demandada desde diferentes frentes desde hacía algún tiempo, como en breve se incidirá.

6.4.1.2. Conflictos en torno a la disponibilidad de los recursos marítimos

La acción de la Corona se dirigió también a incrementar la disponibilidad de la Armada sobre los recursos marítimos, humanos y materiales. Como en anteriores ocasiones se mencionaba, los privilegios de exención de servir en la Armada disfrutados por la flota pesquera guipuzcoana fueron suprimidos. Así, en 1717 el general don Antonio de Gaztañeta elaboraba su reglamento de levas que, en lo sucesivo, se aplicaría en la recluta de marineros para la Armada⁶⁸⁹. Los efectos de la nueva legislación fueron prácticamente inmediatos. En 1718 se solicitó la recluta de 437 marineros en los puertos guipuzcoanos. Pero la presión de la Corona no se cebaba únicamente sobre la marinería, sino que se extendió sobre la flota guipuzcoana. Así, además de los seis pesqueros que integraban la flota ballenera guipuzcoana, fueron embargados dos grandes fragatas, de las que se empleaban en actividades como el corso o la navegación directa a Indias⁶⁹⁰. En suma, las terribles

688 SUPLEMENTO de los Fueros, Privilegios y Ordenanzas de esta Mui Noble y Mui Leal Provincia..., op. cit., pp. 45-64.

689 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65. Véase el documento nº23 del Apéndice Documental.

690 Una de las fragatas, la *San Francisco y Santo Domingo* pertenecía a una sociedad de propietarios y era administrada por don Nicolás de Echebeste. La otra, de la que se desconocen su nombre y sus propietarios, era una

consecuencias de la Guerra de la Cuádruple Alianza (1718-1719) alcanzaron también al comercio marítimo guipuzcoano, pues las dos fragatas embargadas, junto con toda la flota ballenera, es decir, la totalidad de los buques de gran tonelaje de la flota guipuzcoana del momento, se perdieron a consecuencia de la derrota de Cabo Passaro (1718).

Los años posteriores al desastre de Cabo Passaro constituyeron una de las peores coyunturas experimentadas por la economía marítima guipuzcoana en toda su historia. Al incremento de la presión sobre los recursos navales, se sumaron los destrozos ocasionados por la guerra que además afectaron directamente a otras actividades marítimas, como la construcción naval, que sufrió en 1719 la destrucción por el ejército invasor francés de los buques que se construían en Pasaia para la Armada. No eran buenos años para la inversión en la restauración de la flota mercante y, tal como sucedió con la flota ballenera, transcurrieron muchos años sin que los comerciantes e inversores navales se decidieran a ello. La flota mercante guipuzcoana se redujo a algunas unidades de muy pequeña entidad, destinadas a la navegación de cabotaje. Esta situación propició el estallido de dos tipos de conflictos entre los protagonistas de la economía marítima de Gipuzkoa. Por una parte, como se ha estudiado en anteriores ocasiones, la práctica inexistencia de una flota propia ocasionó la asistencia masiva de los marineros guipuzcoanos a servir en la flota pesquera labortana. Además, con el fin de asegurar su concurrencia, los armadores labortanos iniciaron una inusitada escalada de incrementos salariales frente a la que los guipuzcoanos no podían competir. Efectivamente, consideraban que los elevados salarios con que deberían retribuir a los marineros a fin de conseguir su contratación, supondría un gran aumento de los costos, de manera que no podrían competir frente a los servicios de los barcos extranjeros que efectuaban sus servicios por fletes o tarifas más reducidas. Por otra, en estrecha conexión con el enfrentamiento previo, se produjo el reverdecer del enfrentamiento en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes (Véase el cuadro nº14 del Apéndice Estadístico).

La inexistencia de una flota de entidad provocó que los comerciantes contrataran los servicios de barcos extranjeros para el transporte de sus mercancías. A lo sumo, se valían de las pequeñas embarcaciones guipuzcoanas para transportar mercancías, especialmente hierro, a Bilbao para transbordarlas a otras embarcaciones mayores, generalmente extranjeras, destinadas al norte de Europa o a Cádiz y las Indias. Pero estas pequeñas embarcaciones propias se enfrentaban al problema de la competencia de los barcos extranjeros. Efectivamente, éstos últimos, que, generalmente, llegaban a los puertos guipuzcoanos cargados con mercancías procedentes de países de la fachada atlántica europea, podían permitirse el lujo de contratar el transporte de mercancías de retorno por tarifas o fletes ínfimos. Efectivamente, asegurados sus beneficios con las tarifas cobradas en su venida, a la vuelta, mediante la aplicación de tarifas muy reducidas, además de cubrir los gastos del viaje de retorno, aseguraban la disposición de cargamentos evitando el tener que regresar de vacío. Ante esta situación, en que los gastos derivados de la contratación de la marinería, ascendían desorbitadamente y en que los barcos extranjeros cobraban tarifas o fletes muy reducidos para sus viajes de retorno, los propietarios de las pequeñas embarcaciones existentes en Gipuzkoa

embarcación de grandes proporciones, de 300 toneladas de arqueo, aunque armada con tan sólo 13 cañones. En suma, una fragata más apta para el comercio transoceánico que para el corso (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/66).

se veían imposibilitados para acceder a la contratación de mercancías. Como consecuencia, recurrieron a exigir la aplicación de la legislación vigente -las Pragmáticas de fletes- que primaban la carga de barcos naturales sobre los extranjeros.

En 1722, aprovechando el retorno de las aduanas al interior, se emprendió el último intento de restablecimiento del tráfico lanero de San Sebastián. Efectivamente, algunos comerciantes de San Sebastián contrataron la extracción por la ciudad de 236 sacas de lana, valiéndose de los servicios de un navío holandés por una tarifa de cinco florines por saca. El holandés aguardó dos meses a la llegada del cargamento al puerto, pero al proceder a su embarque don José Manuel de Aznárez, propietario de una pequeña embarcación de San Sebastián, se lo reclamó en aplicación de las Pragmáticas. Esta acción fue muy perniciosa para los propietarios de las lanas, pues, además de tener que pagar un flete o tarifa más elevado, concretamente de seis florines y medio, debido al escaso porte del barco, 58 sacas quedaron en tierra en el primer viaje y tuvieron que aguardar hasta el mes de marzo de 1723 para que fueran cargadas en el segundo viaje del barco. Estas demoras y encarecimientos de tarifas no debieron satisfacer, en absoluto, a los comerciantes de lanas, y, en opinión del Consulado y de los comerciantes de San Sebastián, constituyeron una de las causas de la definitiva interrupción del tráfico lanero de la ciudad⁶⁹¹.

En estos momentos, parece que las demandas de los escasos propietarios de pequeñas embarcaciones guipuzcoanas gozaban de un eventual apoyo por parte de las justicias y autoridades municipales, extremo que se pone de manifiesto por el apoyo concedido a Aznárez en su reclamación de las sacas de lanas en cuestión. Es más, en las Juntas Generales de 1724, celebradas en Azpeitia, San Sebastián proponía que se iniciaran gestiones en la Corte, a fin de obtener la confirmación real de las Pragmáticas de fletes, que otorgaban la preferencia de carga a las embarcaciones naturales sobre las extranjeras. A su juicio, éste constituía el único modo para asegurar la asistencia en Gipuzkoa de la suficiente marinería para atender a las necesidades propias y a las de la Armada⁶⁹². Efectivamente, parece que esta actitud, favorable a la aplicación de las Pragmáticas de fletes, se originó a raíz de la creciente presión de la Armada por proveerse de marinería. Es decir, el fomento de una incipiente flota propia podía ser un medio para evitar que los marineros continuaran rehuyendo el servicio armado enrolándose en masa en los pesqueros labortanos. De hecho, desde la Corte se instó o se demandó la restauración de la flota guipuzcoana, sin embargo los principales comerciantes e inversores navales mostraron poco interés por la empresa. Así, en 1726 replicaban que el impago de las cantidades debidas por la Corona a los damnificados por el desastre de Cabo Passaro imposibilitaba su inversión en el restablecimiento de la flota⁶⁹³. Ante este panorama, las autoridades de la Provincia optaron por medidas coercitivas, ordenando desde 1727 que todos los marineros se asentaran en las listas de las cofradías y prohibiendo su embarque en los pesqueros labortanos, tal como se ha analizado en el capítulo de las pesquerías transoceánicas.

691 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754.

692 A.G.G.-G.A.O., R.42.

693 A.G.G.-G.A.O., R.43.

En este contexto de cierto apoyo institucional, favorable al cumplimiento de las Pragmáticas de fletes y a la prohibición de embarque de marineros guipuzcoanos en barcos extranjeros, algunos inversores se decidieron a emplear capitales en la adquisición de barcos, en general de reducido porte. Como exponente del desinterés de los comerciantes por restablecer una flota propia, fueron los interesados en el corso quienes emprendieron estas inversiones en barcos, que, de forma alternativa, fueron destinados al transporte de mercancías⁶⁹⁴. Inmediatamente después de que constara la mayor presencia de barcos propios, comenzaron las disputas de sus propietarios por hacerse, en aplicación de las Pragmáticas de fletes, con el transporte de mercancías que los comerciantes de San Sebastián embarcaban en naves extranjeras. Efectivamente, en 1727 la firma de la Capitulación entre la Corona y la Provincia coincidió con el estallido del conflicto armado entre Inglaterra y España por la cuestión de Gibraltar⁶⁹⁵. Algunos inversores navales y corsarios armaron varias embarcaciones, en principio destinadas al corso, y fueron los que protagonizaron los enfrentamientos con los comerciantes de San Sebastián. Concretamente, varios inversores, encabezados por Nicolás de Echebeste, socio administrador de una de las fragatas perdidas a raíz del desastre de Cabo Passaro, y Sebastián de Olló vecinos de San Sebastián, adquirieron la fragata francesa *San Juan Bautista* de apenas 100 toneladas de arqueo; don José Manuel de Aznárez, vecino de San Sebastián, construyó en Zumaia otra embarcación de unas 70 toneladas de arqueo; varios inversores de San Sebastián adquirieron en Bayona otra fragata, nombrada *San Juan Bautista*, de construcción inglesa y de más de 100 toneladas de arqueo; y Juan de Mendinueta, vecino de San Sebastián, compró en Bizkaia una pequeña embarcación de 40 toneladas, al parecer, de fabricación asturiana y dedicada al transporte de vena o mineral de hierro. A principios de 1728 con esta embarcación armada para corso Mendinueta apresó dos navíos ingleses de entre 60-70 toneladas de arqueo que fueron vendidos a varios vecinos de San Sebastián. Uno de ellos, rebautizado como *Providencia*, fue adquirido por José de Otamendi y Gabriel de Altuna y recalificado como “fragata” -es decir armado para corsear-⁶⁹⁶ (véase el cuadro nº5 del Apéndice Estadístico).

694 En 1728 el Consulado afirmaba que de los cinco barcos eran “...Los otros quatro comprados para corsear...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754).

695 Tras la culminación en 1719 de la Guerra de la Cuádruple Alianza, por una parte, la alianza franco-anglo-española, sellada en 1721, no satisfacía las principales demandas de los gobernantes españoles -devolución de Gibraltar y obtención de estados en Italia para los hijos de Isabel de Farnesio-. Por otra, el progresivo alejamiento de Austria de su alianza con Francia e Inglaterra -a raíz de la creación por Austria de la Compañía de Levante en Trieste (1719) y de la de Indias de Ostende (1721) y del matrimonio de Luis XV de Francia con la princesa polaca María Leszcynski, hija de Estanislao, candidato al trono polaco, opuesto al deseado por Austria-, condujo a la firma del Primer Tratado de Viena entre ambos estados, España y Austria, en 1725. Todas las potencias europeas se alinearon en dos bloques, las marítimas (Inglaterra, Francia, Holanda, Suecia y Dinamarca) y las adheridas al bloque austro-hispano (Rusia, Prusia, Baviera y el rey de Polonia, elector de Sajonia). Sin embargo, nadie deseaba pasar más allá de las maniobras diplomáticas. Únicamente España, sin la conformidad de Austria, se lanzó en 1727 a la guerra contra Inglaterra. España sitió Gibraltar e Inglaterra respondió con algunas acciones de poca trascendencia. El desinterés de Inglaterra y de las restantes potencias alineadas en ambos bloques por comprometerse en una guerra general, condujo a que Austria firmara un armisticio para siete años con Francia e Inglaterra. En suma, España tuvo que interrumpir las hostilidades y en la Convención de El Pardo de mayo de 1728 Inglaterra se comprometió a tratar la cuestión gibraltareña en el próximo congreso internacional a celebrar en Soissons.

696 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754.

En septiembre de 1727, al poco de que adquiriera la nave *San Juan Bautista*, Sebastián de Ollo, en aplicación de las Pragmáticas de fletes, inició acciones ante el tribunal consular en contra de Esteban de Romero, capitán francés de la tartana *Nuestra Señora de las Reliquias*. Denunciaba que, en contra de las Pragmáticas que otorgaban la preferencia de cargamento a las embarcaciones naturales y sabiendo que la suya estaba presta para navegar a Cádiz, el demandando había fijado carteles ofreciendo sus servicios a los comerciantes que lo desearan. Sin embargo su demanda no se limitaba al mero trasvase de las mercancías de una nave a otra, sino que solicitaba, en caso de que hubiese recibido ya algún cargamento, a modo de castigo ejemplar, el decomiso de la tartana y, además, que se ordenase que en lo sucesivo no se permitiese la carga de barcos extranjeros destinados a otros puertos de la Península⁶⁹⁷. Romero declaró que, únicamente, tenía embarcados 113 arcos de palo de Francisco Ignacio de Cleer, comerciante de San Sebastián, pero que otros comerciantes, Manuel de Elizalde, Francisco de Echanique, José Antonio de Arbaiza, don José de Lopeola, Manuel del Cerro y Juan Atugher, vecinos y residente en San Sebastián, estaban concertados para entregarle cantidades de hierro. El problema era complicado, pues la tartana francesa pedía un flete de cuatro reales de plata viejos por quintal de hierro, mientras que los naturales exigían nueve de la misma especie. El tribunal consular, en vez de satisfacer los intereses de sus miembros comerciantes, favorables obviamente a la contratación de los que ofrecieran sus servicios por las tarifas más reducidas, ordenó en su sentencia la aplicación de la legalidad vigente. Así, de acuerdo con las Pragmáticas de fletes y la Real Ejecutoria de 1688, que mandaban que, en caso de disputas entre barcos extranjeros y naturales, las justicias competentes en cada puerto procediesen a tasar los fletes o tarifas exigidos por los naturales, a fin de que no fuesen perjudiciales, por excesivos, a los intereses de los comerciantes, ni por reducidos, a los de los propietarios de los barcos, procedió a tasar o “arreglar” la tarifa, que el *San Juan Bautista* cobraría a los cargadores de las mercancías en cuestión, cantidad, que se estableció en nueve reales de plata viejos. Además, ordenaban su cumplimiento a todos los comerciantes⁶⁹⁸.

697 “...Pido y suplico a Vuestras Mercedes las cosas siguientes:

La primera que se de por comisada y perdida dicha tartana y se venda y aplique su valor como esta dispuesto por dichas cédulas y leyes reales, en caso que aya rezevido alguna carga u otra cosa a flete haziendolo declarar a dicho cappitan preçedente juramento.

La segunda que quando no aya rezevido se le ynpida // (fol. 1 v.) el que lo haga so las dichas penas ynterin que el dicho mi navio tenga la sufiziente, y que devajo del mismo juramento declare si para la dicha tartana tiene ofrecida alguna carga, esplicando con distincion, cantidad, genero y sugetos que le an ofreçido.

La tercera que respecto de ser notorio que el dicho cappitan Estevan Romero y otros como el, extrangeros, navegan en este reyno de un puerto a otro contra la referida expresa real orden y llegan muchos de ellos como el ha llegado a este puerto y tambien otra semejante tartana vacio y sin carga alguna ha llevar la que devian los naturales con ruina de estos, grave des servicio del rey y perjuicio notable de la causa publica, se les prohiva para en adelante el curso de semexante navegacion, y en caso de continuarlo se executen en ellos sus varcos y mercadurias las penas de perdimiento ya dichas y demas ympuestas a los contraventores de dichas cédulas, leies reales y ordenes de SM...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2738).

698 “...Atento por diferentes zedulas y leies reales esta declarado por su Magestad que los navios de naturales sean preferidos a los de extrangeros en cargar a flete las cargazones que se extraen para fuera parte de estos reinos y en ellos de un puerto a otro, no embargante que los extrangeros quieran fletar o tengan fletados sus navios en mejores precios que los naturales, pagandose a estos lo que fuere justo y conbeniente, segun lo que hordinaria y comunmente se suele llevar por ellos, y que lo tasen y moderen las justicias donde se hicieren las cargazones para que con este alivio puedan alentarse a fabricas y navegacion de vageles y con su curso abiar la marineria de que tanto nezesita su Magestad para el importante fin de equipar y armar los de guerra de su real servicio, circunstancias que de mas de esplicarse en dichas leies las refiere carta real executoria que obtubo esta Provincia en la real chancilleria de

Esta sentencia de ninguna manera satisfacía a los comerciantes de la ciudad y uno de ellos, Francisco de Echanique, cuyas mercancías se hallaban implicadas en el caso, apeló. Se deben tener en cuenta varias consideraciones para entender la promulgación de esta sentencia consular, tan hostil a los intereses comerciales de los grandes comerciantes, agrupados, además, en el propio Consulado. Por una parte, tal como la propia sentencia expresa, se trataba de aplicar una medida favorable a la creación de una flota propia, para evitar la salida masiva de marineros a Lapurdi, con lo cual se abaratarían los costos de su contratación y, de algún modo, se atendería a la imperiosa necesidad de marinería de la Armada. Por otra, debieron también influir en la sentencia los intereses particulares del prior y cónsules de aquel año. Efectivamente, estos cargos eran ejercidos, respectivamente, por don Juan Francisco de Llatazo, importante cosechero de sidra, destinada al abasto de los pesqueros que se armaban anualmente en Pasaia, don Santiago de Arribillaga, propietario de uno de los balleneros perdidos en el desastre de Cabo Passaro, y Juan de Mendinueta, como poco antes se señalaba, uno de los propietarios de los mercantes existentes a la sazón en San Sebastián. En suma, todos ellos estaban más o menos interesados en el fomento y crecimiento de la flota de San Sebastián, lo que se puso en evidencia también en su sentencia.

Desde inicios de 1728 se constituyó un nuevo consulado, favorable ya a los intereses de los comerciantes, integrado por don José Miguel de Bildasola, don José de Ayerdi y don Joaquín Pérez, prior y cónsules respectivamente. El cambio de actitud se hizo notar inmediatamente. Así en febrero, uno de los barcos naturales reclamó la entrega de 400 quintales de bacalao, que Manuel del Cerro, comerciante de San Sebastián, cargó en un patache extranjero con destino a Bilbao. No obstante el Consulado desestimó la demanda con la excusa de no haber sido interpuesta en el plazo legal de tres días⁶⁹⁹. Esta actitud se materializaría también en otro pleito suscitado, poco después, en marzo de 1728. El francés Juan Bautista Lutan, patrón de la tartana *Nuestra Señora de la Misericordia*, solicitaba al Consulado que se pregonase, de

Balladolid // (fol. 27 v.) el dia doze del mes de diciembre del año de mil seiscientos y ochenta y ocho, en caso de preferencia de navio natural a extraño (que sus mercedes la conservan en el archivo de este tribunal) y las diferentes cedulas reales en ella insertas que se mandaron observar y guardar con graves penas contra los transgresores y justicias que lo contrario permiten; Y atento tambien a que por las declaraciones que para ymforme de sus mercedes han hecho en esta causa don Joseph Manuel de Aznarez y Berra y el capitan Gabriel de Altuna vecinos de esta ciudad, resulta que el flete que comun y hordinariamente se a pagado estos ultimos años a navios de naturales desde este puerto y el del Pasaxe de esta jurisdiccion para la Bahia de Cadiz, a sido ocho reales de plata viejos por quintal maior de fierro, y ademas medio de averia y otro medio de sombrero en todo nueve reales de plata viejos y a esta proporcion // (fol. 28 r.) el respectivo a los demas generos, añadiendo haverse tambien pagado este mismo flete en algunas ocasiones a falta de navios naturales a los de Baiona de Francia en ygal transito y conducion. Digeron que en cumplimiento de dichas leies, zedulas reales y executoria, mandavan y mandaron que los cargadores del navio San Juan Bautista, su principal armador Sevastian de Ollo, sobre que es este pleito, paguen los referidos nueve reales de plata viejos por cada quintal maior de fierro que en él se embarcasen para su transito y conducion a la dicha Baia de Cadiz y a esta proporcion el de los generos que cargaren, en cuia cantidad siendo nezesario arreglar sus mercedes dichos fletes como ultimo estado del pagamento de ellos en navios naturales, aunque aia extrangeros que lo quieran llevar a maior equidad, cuió intento no tiene lugar por ser como va dicho contra zedulas y leies reales de cuia execucion se trata, y que a todos los cargadores se haga saver // (fol. 28 v.) este auto para su noticia y cumplimiento y por él lo mandaron asi los señores Prior y Consules del Consulado de esta dicha ciudad de San Sevastian en ella a diez y nueve de noviembre del año de mil setezientos y veinte y siete..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2738).

699 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754.

acuerdo con las Pragmáticas, por si alguien quisiera arrebatarle la carga, que su embarcación estaba presta a zarpar para Cádiz con mercancías ajustadas por la tarifa de 4 reales de plata viejos por quintal. Tras escuchar el pregón, José de Otamendi y Gabriel de Altuna, principales propietarios de la fragata *La Providencia*, en vez de reclamar la carga y con la excusa de que no se especificaban en el pregón ni la cantidad ni la naturaleza del cargamento, procedieron a demandar ante el tribunal consular que se impidiera el cargamento de la tartana, que se declarasen la naturaleza y la cantidad de la carga y que se identificara a los cargadores⁷⁰⁰.

Juan Bautista Lutan declaró que tenía recibidos de José de Yerobi, comerciante de San Sebastián, un total de 700 quintales de hierro y de remos con destino a Cádiz. Yerobi, por su parte, declaró que la tartana en cuestión llegó a su consignación cargada de trigo, que le ofreció el transporte del mencionado hierro y remos a Cádiz por cuatro reales de plata viejos el quintal y que, para evitar disputas con barcos naturales, realizaron los pregones que la ley establecía. Añadía que se hallaba dispuesto a que los demandantes transportasen la carga, siempre que, primero lo hicieran de inmediato para evitar dilaciones, pues pretendía enviarla a Indias en los “navíos de azogues” que zarparían en breve, y, segundo, lo hicieran por el mismo flete que la tartana, pues, aunque la Real Cédula de 1647, inserta en los Fueros, otorgaba la preferencia de carga a los barcos naturales, “...no por esto los naturales an de poder crezer los fletes...”. Los demandantes replicaron que el objetivo de dicha Real Cédula de 1647 era evitar los abusos cometidos en razón de la preferencia de cargamento. Afirmaban que la Real Ejecutoria de 1688 mandaba que a los barcos naturales se les debía pagar lo justo y que a ese fin las justicias locales competentes debían tasar los fletes “...lo que sea justo y combeniente segun lo que ordinaria y comunmente se suele llevar por ellos...”. En suma, estimaban que se les debía pagar “...El flete que ordinaria y comunmente se a pagado el año ultimo y los precedentes en navios de naturales y vezinos de esta ciudad, de aqui a Cadiz por cada quintal de fierro ha sido ocho reales de plata antigua además de medio real de averia y otro medio de sombrero, en todo nueve reales de plata de dicha moneda antigua...”.

El tribunal consular emitió una sentencia que trataba de mediar entre ambas posturas, aunque favorecía más a la de los comerciantes. Efectivamente, por una parte mandaba que, en aplicación de las Pragmáticas de fletes, la tartana francesa entregase su carga a los demandantes y que ninguna otra embarcación extranjera recibiese carga alguna hasta que se cargase su fragata. Pero en aplicación de esa misma legislación instaba a la fragata de los demandantes a que zarpara en el plazo de 15 días. Por otra parte, en cambio, no aceptó el incremento del flete solicitado por los demandantes. Ordenó que se les pagase seis reales de plata vieja por quintal en vez de las nueve solicitadas. Sin embargo la sentencia iba más allá, pues contemplaba que no se debía exigir el cobro del “sombrero”⁷⁰¹, práctica considerada novedosa y no arraigada en la navegación de Gipuzkoa. Lo cierto es que este argumento era falso, tal como lo demuestra la aceptación por el Consulado del cobro del sombrero en el

700 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2755.

701 Consistía en una cantidad de medio real de plata, que se cobraba junto con el flete y la avería. Constituía una especie de sobresueldo, asignado a los capitanes de las embarcaciones, según las declaraciones de un testigo en los autos de oficio sustanciados en 1728, “...es regalia o gaxe de los capitanes...”. De ahí proviene quizás su curiosa denominación, que hace alusión a la cabeza (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754).

anteriormente comentado pleito de 1727. En suma, esta sentencia pretendía crear una base legislativa, a modo de cuña, para sustentar futuras maniobras legales en contra de las pretensiones de los propietarios de barcos, es decir, su objetivo era el de crear jurisprudencia.

No contentos con esta sentencia, los demandantes apelaron. José de Yerobi alegó que se desestimara la apelación, obligándolos a transportar de inmediato la carga por el flete concertado por el Consulado, tal como se contemplaba en la legislación, y que, en caso contrario, se le permitiera transportarla en la tartana que primero contrató. Con todo, el Juez de Alzadas y Apelaciones de San Sebastián, a quien correspondía conocer en los procesos que venían en apelación del tribunal de primera instancia del Consulado, aceptó la apelación. Los demandantes, por medio de una nueva oferta, trataron, por última vez, de llegar a un acuerdo con la parte contraria y el tribunal consular. Considerando que anteriormente se pagaban en concepto de flete, avería y sombrero entre nueve y catorce reales de plata viejos en los viajes entre Gipuzkoa y Andalucía, y que el año anterior en un pleito similar el Consulado fijó una tarifa de nueve reales viejos, que, en su opinión, era el mínimo aceptable, solicitaban que se diera uso a dicha tarifa reglada, mostrándose dispuestos a la rebaja de medio real, presumiblemente, la correspondiente al sombrero, cuyo cobro rechazaba la sentencia consular⁷⁰². En suma, trataban de adecuar sus intereses con la sentencia del Consulado, tan favorable a los intereses de los comerciantes.

José de Yerobi, ya a fines de marzo de 1728, volvió a alegar que las tarifas de los fletes fluctuaban en función de la oferta y de la demanda y que, en caso de que no aceptasen los demandantes el flete tasado por el Consulado en seis reales de plata, en previsión de que el pleito se demorase en exceso, prefería retirarse del pleito y revender el hierro en la lonja de San Sebastián, sin proceder a su extracción a Cádiz⁷⁰³. El Consulado emitió otro auto,

702 “...Y por que todos los años atras se ha estado pagando a los dueños de navios de // (fol. 23 r.) naturales de esta provincia de Guipuscoa ya catorze ya doze y ya nuebe reales de plata biexa por flete averia y sombrero de cada quintal maior de fierro que han conducido a la Andalucia. Y por que la Real Cedula de su Magestad de siete de diziembre de mil quinientos y sinquenta y quatro expresamente manda a las justicias donde se hizieren las cargazonen tassen los fletes de navios de naturales segun lo que ordinaria y comunmente se suele llevar por ellos y fuere conbiniente para alentarlos a fabricas y navegaciones de vageles y crianza de marineros. Y porque en igual litixio como este, que Sevastian de Ollo tubo con Estevan Romero patron de la tartana llamada Nuestra Señora de les Reliquias, este Consulado ynformadose primero de la practica y de el estilo // (fol. 23 v.) y con pleno conocimiento de causa taso tan recientemente como en el dia dies y nueve de noviembre del año pasado de mil y setecientos y beinte y siete por flete el mas infimo de aqui a Cadis de cada quintal maior de fierro ocho reales biexos y ademas medio de averia y medio de sombrero que son nuebe reales de plata antigua en todo, cuio precio ablando con el respecto devido no es posible baxarse sin una clara y manifiesta ynfraccion de la literal disposision de la referida Real Cedula, maiormente no haviendo despues aca abaratadose los maderos, navios, jarcia, bastimentos ni sueldos de los marineros, ni acortadose el viaje. Y por que de ninguna sustancia ni esençia les es a mis partes la preferencia acordada en dicho auto por Vuestras Mercedes pues para // (fol. 24 r.) consiliarse el ynportante fin de exsaltar la navegacion española, ha que se encamina aquella Real Cedula, hera menester que Vuestras Mercedes hubiesen arreglado el flete, averia y sombrero a lo menos por el dicho precio ynfirmo de los nuebe reales de plata viexos, por ser ebidente y ciertisimo que con los seis que Vuestras Mercedes han señalado apenas pueden costearse los bastimentos, gastos prezisos y sueldos de el equipaxe y ni se encontrara un tan solo exemplar de que jamas se haya porteado en navios de naturales de esta provincia por menos de ocho reales y medio de plata antigua el quintal maior de fierro al reino de la Andalucia. Y porque sin dificultad esperan mis partes que en la superioridad se les a de acrecentar // (fol. 24 v.) a estos ocho reales y medio viexos el flete...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2755).

703 “Señores Prior y Consules. Joseph de Yerovi, vezino de esta ciudad y comerciante en ella, ante Vuestras mercedes parezco como aya lugar y digo que aunque Vuestras mercedes fueron servidos de arreglar el flette para que

mandando el cumplimiento de su sentencia inicial, lo que condujo a que Yerobi también apelara a la superioridad para que se le admitiese su deseo de retirarse del pleito. Ante ello, el Consulado decidió inhibirse del conocimiento del caso. Pero el propósito de Yerobi era otro muy distinto, pues procedió a extraer el hierro en embarcaciones menores a Bilbao, donde fue transbordado a un barco extranjero; según algunos testigos, a la propia tartana implicada en el pleito que previamente había acudido a aquel puerto⁷⁰⁴. Este proceder desencadenó la intensificación del choque entre los distintos intereses enfrentados en la cuestión de los fletes.

Efectivamente, las partes implicadas en el conflicto, concretamente, los propietarios de los barcos y los comerciantes, se agruparon en torno a la Cofradía de Mareantes de San Pedro y al Consulado de San Sebastián, respectivamente, a fin de potenciar y favorecer sus intereses. El Consulado, tras celebrar con el ayuntamiento de la ciudad una junta de comercio, elaboró y remitió a las Juntas Generales de Azkoitia, en abril de 1728⁷⁰⁵, un extenso memorial, exponiendo los perjuicios ocasionados por el problema de los fletes y proponiendo algunas soluciones. Consideraba que el conflicto tenía su origen en el uso indebido e interesado que los propietarios de barcos hacían de las Pragmáticas de fletes. Por una parte, no se respetaba el mandamiento de que los barcos naturales, que desearan arrebatar los fletes a los extranjeros, fuesen lo suficientemente fuertes y estuviesen debidamente armados y artillados para enfrentarse a cualquier eventual ataque de corsarios enemigos. Es decir, los barcos naturales en cuestión eran de pequeño tamaño y fortaleza y, en ocasiones, no estaban debidamente artillados. Por otra, denunciaba que, en aplicación de las leyes que ordenaban que, en caso de discordia entre barcos naturales y extranjeros en torno a las tarifas de los fletes, las justicias locales procedieran a regularlas y adecuarlas, los propietarios de embarcaciones pretendían someter los fletes a tasa o tarifas fijas preestablecidas. Extremo,

Joseph de Otamendi y Gabriel de Altuna cargasen y condujesen en su navio el fierro que tenia que remitir a Cadiz, atendiendo a la justa equidad y circunstancias con que se deven conçiliar los yntereses de los cargadores y dueños de navios, como se practica en todas las parttes del mundo de lo qual naze la variedad de los flettes, siendo unas vezes subidos y otras moderados segun el curso y coiunturas de el tiempo y que aun en las flotas de la Nueva España sin embargo de esttar arreglados por el proiecto los flettes al palmeo, unas vezes se excede y otras se minora conforme a la concurrencia de la carga y el buque; Y sin embargo de que los contrarios suponen no ser assi aun aqui se a visto esta diversidad pues unas vezes los extrangeros han llevado a ocho y nueve reales de flette el quintal de fierro y otras vezes los naturales de estos reyes la han llevado por mucho menos // (fol. 27 r.) y son tan recientes los exemplares como el año de 1716 haverse embarcado a ocho reales de plata vieja el quintal de fierro para Canarias, en los Navios del Rey a ocho reales corrientes, en la fregatta de don Francisco Alvarez Cuebas a siete viejos y en los navios de Goyeneche mas modernamente a quattro, no parecen quedan satisfechas las parttes contrarias sino que sirviendose de otros exemplares mas a su favor y sin atender a lo notorio de mi perjuicio quieren reduzir esta disputa a litijio ylusorio y dilattado interponiendo apelaziones y sirviendose de dilaciones con el fin de precisarme a recevir la ley que quieren hazer, lo que se manifiesta claramente de haver dicho Antonio de Mendiburu (que tambien es interesado en el navio opositor) que antes de llevar mi fierro a lo que Vuestras mercedes han arreglado gastaran en pleittos hasta la ultima tabla de dicho navio. Por todo lo qual considerando yo que el litigio con dichos Otamendi y Altuna sera dilatado y costoso y que su inteligencia y empeños pudieran acaso conseguir se reformase la tassacion echa por Vuestras mercedes en cuyo casso nezesariamentte seria muy evidente y quantioso mi perjuicio, desde luego me apartto de la disputa y resolucion de embiar fierro alguno a dicho Cadiz no siendo el flette conforme lo han arreglado Vuestras mercedes no solo en dicho navio sino tampoco en la tartana, queriendo mas // (fol. 27 v.) revenderlo en esta lonja antes que exponerme a una perdida conoçida...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2755).

704 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754.

705 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/69.

que, según afirmaba, no se producía en ningún otro puerto de Europa, incluido el de Bilbao, a pesar de que en el último regían las mismas Pragmáticas que en San Sebastián. Añadía que los fletes fluctuaban de acuerdo con las coyunturas de la oferta y de la demanda y que se debían liberalizar a fin de fomentar el comercio⁷⁰⁶.

706 "...La Casa de Consulado de la Muy Noble y Muy Leal ciudad de San Sebastian dice que biendo la atencion de VS tan desbelada en solicitar el fomento de su tan decaido comercio para la comun utilidad de todos sus naturales y que a este fin se practican en la corte las mas oportunas diligencias asi para enveredar lanas como antes a San Sevastian como para conseguir el comercio de Caracas (de el qual reducido a una compania en que interesandose todos los que quisiesen necesariamente han de resultar grandes y conocidas ventajas a todos los naturales de que no puede ocultar)... Pero reconociendo que al mismo tiempo...// (fol. v.) se oponen algunos al logro de tan importante fin ha parecido al Consulado representar a VS que todos sus desbelos seran infructuosos aun quando se consiguiese este comercio y el transito de las lanas si no se corrige el desorden y perjuicio que causan en general las preferencias de cargar navios naturales en oposicion de los extrangeros no tanto por lo que es en si esta preferencia quanto por el modo y circunstancias con que la inconsideracion de algunos detiene el curso de comercio sin que la practica de Vilbao y de todos los puertos de Europa les sirba de regla para reducirse a la razon y anteponer el comun interes al particular suio.

...acudio VS al rey el año de 1647 para que se sirviese dar la providencia combeniente y obtubo la Real Cedula de 19 de septiembre de el mismo año que esta inserta en el capitulo 8 de el titulo 19 de sus Fueros, en esta Real Cedula ademas de declararse la forma de preferir // (fol. r.) los naturales a los extrangeros se hallan dos circunstancias que no se practican y son mui esenciales. La primera que manda Su Magestad que para que puedan conducirse con seguridad las mercaderias en navios naturles sean estos de fuerza; y la segunda que en caso de que faltando marineros naturales o pidiendo exorbitantes salarios que imposibiliten el comercio, bastara para gozar la preheminiencia con que solos los oficiales sean naturales pero con adbertencia que no por esto los naturales han de poder crecer los fletes.

En quanto a la primera es tan savida la inobservancia que se han visto varias oposiciones que han echo los barcos gallegos que suelen venir cargados de sardina y han ido cargados de fierro a la Andalucia sin cañon ninguno...

En quanto a la segunda se a introducido contra ella la novedad de que valiendose de la expresion de la real provision de 7 del de 1574 que dice arreglen las justicias, tassen y moderen los fletes a los naturales a lo que fuere justo y combeniente sin embargo que los extrangeros quieran fletar sus navios en menos precios que los naturales se reduzgan a precio fixo y invariable los fletes.

No ay cosa mas savida que la variedad en todas // (fol. v.) cosas y que los dibersos accidentes de el tiempo causan notables alteraciones en el comercio en el valor de los generos en el de los fletes y generalmente en todas sus circunstancias y practicamente se ve que los fletes unas veces son subidos y otras moderados segun las ocurrencias y por esto en ninguna parte de el mundo se halla regla fixa en el tanto de el flete y solo se pretende en San Sevastian reducirle a pie fixo y tan subido como lo ha estado en el tiempo mas favorable proponiendo egemplares y deposiciones de personas interesadas...

...de que resulta que el fierro esta detenido, sus dueños precisados a gastar en litigios... Respecto de que al precio que oi tiene el fierro no puede hallarse cuenta en Cadiz no logrando la equidad de fletes porque no es lo mismo pagar el flete ahora que vale 50 reales el fierro como quando vale 30 y 35. // (fol. v.)

No son solos los dueños de esta carga los perjudicados en este litigio y en el exorbitante precio de el flete sino otros muchos cargadores que no hallan a cuenta en embiar fierro no logrando la equidad de el flete; y tambien lo son los ferrones en general pues haviendo detenidas porciones considerables sin poderlas embarcar y no pudiendose ejecutar las compras de otras por la misma razon (y consta al Consulado por haver visto las ordenes condicionales) se dejan de extraer muchas cantidades de fierro y desfruta Vizcaia de este horden porque allá no practicandose estas preferencias (sin embargo de tener las mismas cedula) a imitacion de los demas reinos que con la franquicia y libertad mantienen el comercio y de todos los demas puertos de España logran sacar mucho fierro de manera que si no se ocurre a corregir estos abusos y hevitar tan perjudiciales incombenientes, subcedera que pase al señorío la fabrica de el errage, rejas de arar, almadanetas, quadradillo, arcos, hijuela, rejadura y otros varios generos que ay en el territorio de VS como ha subcedido con la clavazon y que las ordenes para las compras se dirijan a Vilbao, como tambien consta al Consulado haverse echo ia o que desde aqui se remitan las cargazones a aquel puerto para que en el se embarquen para la Andalucia y son 5 u 6 barcos que el maior apenas llega a 100 toneladas los que de esta manera perturban // (fol. r.) el comercio y si no es uno los demas de fabrica extrangera cuios dueños para paliar su interes en estas exorbitancias se valen de las expresiones de las cedula de adelantar las fabricas y criar marineria y olvidan lo primero que es fomentar el comercio sin el qual ni puede haver navios, marineros ni disfrutarse las utilidades, opulencia y abundancia que en general produce el comercio en todos los paises en que esta arraigado...

Si no se ataja este desorden de preferencias puede experimentarse que entendiendo los extrangeros la continua molestia y alteracion no bengan con sus navios en la incertidumbre de si se les permite o no cargar y en tal caso

El Consulado trató de reunir el mayor número de apoyos posible y, a tal fin, expuso una serie de perjuicios que, de proseguir el conflicto, se extenderían a toda la economía guipuzcoana. Afirmaba que los continuos pleitos habían colapsado el comercio del hierro en Gipuzkoa con graves consecuencias, tanto para los comerciantes como para la industria ferrona. Advertía que los comerciantes guipuzcoanos procedían a enviar el hierro a Bilbao para poderlo enviar desde allí libremente hacia Cádiz. Algunos, incluso, dejaban de adquirir hierro en Gipuzkoa, haciéndolo directamente en Bizkaia, hecho muy pernicioso para la continuidad de la industria ferrona. El Consulado de San Sebastián, sabedor de las dificultades que afectaban, especialmente a la industria de transformación del hierro, víctima de la invasión de los baratos productos manufacturados de hierro del extranjero, trataba de recabar el apoyo de los interesados en dicha industria, ligando los problemas de competitividad del hierro con los de los fletes. Efectivamente, afirmaba que, de no solucionarse este conflicto, la industria de transformación del hierro acabaría por trasladarse a Bizkaia.

También trató de seducir la opinión de la Provincia recurriendo al argumento de que la multiplicación de pleitos en torno a las disputas de los fletes provocaría la huida de los barcos extranjeros y los que acudiesen, al no tener asegurado su cargamento de retorno, encarecerían notablemente sus tarifas, en grave perjuicio de los consumidores en general que dependían del barato abastecimiento alimenticio proveniente del extranjero. Al mismo tiempo empleó también argumentos más tangibles y de mayor trascendencia para las autoridades de la Provincia. Efectivamente, advertía que de no solucionarse el problema de los fletes se malograrían los intentos y las gestiones de la Provincia para restablecer el tráfico lanero en Gipuzkoa y para conseguir la erección de una compañía privilegiada que se dedicara al comercio directo con Caracas.

En suma, el Consulado era consciente de que el conflicto en torno a los fletes hundía sus raíces en el agotamiento del anterior modelo o sistema de organización del comercio marítimo. El embargo y pérdida de la flota guipuzcoana en 1718 creó gran incertidumbre entre los inversores y comerciantes guipuzcoanos, lo que provocó que no se decidieran a la restauración de la flota, pues siempre existía el peligro de que volviera a ser embargada en futuras acciones militares. A este panorama se sumó el traslado aduanero (1717-1723), de manera que hasta que con la firma de la Capitulación de 1727 no se disiparon las

faltarán las necesarias embarcaciones para el curso de el comercio y si bienen traeran los generos recargados con el flete de la buelta y los que los consumimos pagaremos este exceso, perjuicio mas // (fol. v.) considerable en si de lo que parece.

Por todo lo qual suplica a VS el Consulado se sirba facilitar el remedio que necesita tan grave mal y que ia que parezca dificil derogar las preferencias por fundarse en las leies y pragmaticas reales su practica sea conforme a la cedula que obtubo VS el año de 1647 declarando VS su inteligencia por si o pidiendolo a Su Magestad que en adelante los navios de naturales que quieran oponerse para las cargazones que ban a Andalucia sean de fuerza como se manda en ella y tengan a lo menos 8 cañones para poderse defender de un saletino supuesto que el pasaporte de Francia los asegura de argelinos y que no teniendole lleven 16 cañones. Y que en el precio de el flete la preferencia se entienda por el tanto y no mas con la adbertencia que si despues de haverlo ajustado el extranjero y quitadole por el tanto la carga el natural no se admita la vaja que intentase despues el extranjero en aquel Consulado...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754).

incertidumbres en torno a las aduanas, nadie se decidió a emprender ninguna inversión. Durante esos años, los grandes comerciantes se valieron de los servicios de barcos extranjeros para proseguir con sus intercambios legales e ilegales, especialmente con Indias. A partir de 1722, únicamente algunos inversores en curso se decidieron a restablecer una incipiente flota, incapaz, en cambio, de protagonizar los intercambios con Indias. Es más, los grandes comerciantes, focalizados en torno al Consulado y la Provincia, a partir de 1727 encaminaron sus acciones, no al restablecimiento de una flota de acuerdo al sistema de organización comercial anterior, sino a la creación de una compañía mercantil que comerciara legal y directamente con Indias. Prueba de ello es que los interesados en las dos fragatas perdidas a raíz del desastre de Cabo Passaro, en lo sucesivo no se decidieron a restablecer sus barcos y se limitaron a reclamar a la Corona el abono de las cantidades perdidas en el desastre. No obstante debieron aguardar más de una década, hasta 1729 para comenzar a cobrar, precisamente, de las ganancias que a la Corona correspondían de sus acciones de la recientemente erigida Compañía de Caracas⁷⁰⁷.

Los inversores en la incipiente flota mercante fueron abandonados a su suerte por los grandes comerciantes, y sufrieron las consecuencias derivadas del agotamiento del sistema de organización comercial. A las limitaciones propias de esta flota, incapaz por su pequeña envergadura de dedicarse a la navegación a Indias y, por tanto, dedicada, únicamente, al tráfico entre Gipuzkoa y Cádiz, se le sumaron las dificultades para la disponibilidad de mano de obra barata. Tras Cabo Passaro la marinería guipuzcoana, de manera masiva, se enrolaba en los pesqueros labortanos por unos salarios muy elevados. Tal como se expresa en el memorial del Consulado, el principal problema con el que se enfrentaban estos pequeños propietarios de embarcaciones mercantes era el de los elevados salarios de la marinería que les empujaba a tener que encarecer notablemente los fletes, disminuyendo su competitividad frente a los barcos extranjeros. Estos propietarios trataron de solucionar el problema recurriendo a la severa aplicación de las Pragmáticas de fletes lo que desembocó, tal como se señalaba en dicho memorial, en el definitivo bloqueo del antiguo modelo de organización del comercio marítimo. En suma, este colapso comercial, cuyos efectos amenazaban con extenderse a toda la economía guipuzcoana, tal como advertía el Consulado, constituyó el revulsivo para promover, sobre todo por parte del Consulado y comerciantes de San Sebastián, la agilización de las gestiones conducentes a la creación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas que, significativamente, fue fundada el mismo año de 1728.

Las Juntas Generales, reunidas en Azkoitia, remitieron el memorial del Consulado al licenciado don Pedro de Aguirre, para que emitiera un dictamen al respecto. Los propietarios de las embarcaciones se apoyaron en la Cofradía de Mareantes de San Pedro de San Sebastián. Esta institución, a principios de junio de 1728, remitió un memorial a José Patiño

707 En abril de 1729 don Felipe de Aguirre, Agente en Corte, comunicaba a la Provincia que, “Segun me tiene VS mandado remito los adjuntos Reales despachos de la consignacion resuelta por SM de los fletes y navios perdidos en la expedicion de Sicilia...”

Di memorial el otro dia pidiendo declaracion de la recompensa de los navios de Juan Domingo de Yunybarvia y don Pedro Antonio de Lazcano y su consignacion en los mismos derechos de el nuevo comercio de Caracas, como tambien la de los 3.100 pesos que se deven de resto de sus fletes a don Santiago de Arrivillaga...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/70).

exponiendo que en perjuicio del restablecimiento de la flota y del fomento de la marinería los comerciantes preferían fletar barcos extranjeros, condenando a la ruina a la incipiente flota guipuzcoana⁷⁰⁸. Por supuesto, la Cofradía de mareantes de San Sebastián, perjudicada por el masivo embarque de la marinería en la flota labortana, que, además, para escaparse de la presión de las autoridades de la Armada eludía asentarse en sus listas, apoyaba a los propietarios de las embarcaciones con la esperanza de que el restablecimiento de una importante flota propia evitara la huida de los marineros a Lapurdi y se incrementaran el número de cofrades y, consecuentemente, los ingresos de la Cofradía.

Frente a esto, el dictamen de don Pedro de Aguirre fue favorable a los intereses de los grandes comerciantes apiñados en torno al Consulado. Elaboró un reglamento por el que, en lo sucesivo, se debían regular los fletes, sin derogar el contenido de la legislación vigente⁷⁰⁹. De todas maneras, el reglamento favorecía preferentemente los intereses de los comerciantes, pues contemplaba que, únicamente, podían litigar en demanda de los fletes, cargados en barcos extranjeros con destino más allá de Finisterre, aquellas embarcaciones naturales que superasen las 150 toneladas de arqueo y 16 cañones de armamento en época de paz y en caso de guerra con alguna potencia las que superasen las 250 toneladas y 24 piezas de artillería. Para los destinos que no excediesen de las 50 leguas podrían reclamar los fletes cualquier embarcación natural, independientemente de las condiciones exigidas para navegar más allá de Finisterre, pero deberían efectuar el transporte por las mismas tarifas que las exigidas por los extranjeros. En suma, de aprobarse este dictamen los barcos mercantes existentes en aquel momento en Gipuzkoa, de los que el mayor apenas sobrepasaba las 100 toneladas de arqueo, se verían desprovistos siquiera de la posibilidad de reclamar los fletes a cualquier otra embarcación destinada más allá de Finisterre.

La Diputación, reunida en Azkoitia el día once de junio, aceptó el dictamen y ordenó su cumplimiento. Los propietarios de los pequeños mercantes guipuzcoanos remitieron a la Diputación una copia del memorial enviado a don José Patiño, sin embargo don Manuel Ignacio de Aguirre, Diputado General, les respondió escuetamente que no podía hacer más que aceptar el acuerdo de la Diputación. Agustín de Zabaleta, Juan de Mendinueta, Sebastián de Olló, Gabriel de Altuna y José de Otamendi, en nombre de todos los propietarios de barcos de Gipuzkoa, elevaron a la Provincia otro memorial solicitando que se volviera a considerar la aprobación del reglamento de fletes. Sugerían que se recurriera, al efecto, a la consulta de otros abogados, concretamente de los licenciados don Carlos Joaquín de Aztina y don Juan de

708 "...En la expedición de Sicilia se malograron todos los navios que havia en esta Provincia de Guipuzcoa y algunos de sus naturales han fabricado y comprado hasta cinco de diferentes buques confiados de que en todas las ocasiones de ofrezerse cargazones no podía faltarseles los viages pagando aquellos mas moderados y acostumbrados fletes; pero esta esperanza la veen desbanecida por que no en todos se impresiona lo tan importante que es a el Real Servicio y a la causa pública de la monarchia restablecerse la navegacion de que pende la crianza de la marineria...

VS Ylustrisima que tanto se desbela en exsaltar la marina española ha de serbirse de expedir las ordenes mas precisas para que en consecuencia de la referida Real Cedula de 5 de agosto de 1567 no se permita hacerse de una parte a otra de estta Corona cargazones ningunos en navios de extrangeros a lo menos en los puertos de esta Provincia y Señorío de Vizcaia que tienen presentemente basttantes vageles para transporttar sus propios fruttos para asi attajar que no se acave de todo puntto este abattido gremio de mareantes que recurre con estta su reberentte suplica a VS Ilustrisima..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/69; CO MCI 2754).

709 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754. Véase el documento nº24 del Apéndice Documental.

Larreta, permitiéndoles, mientras se adoptase un acuerdo firme, la posibilidad de litigar por los fletes ante cualquier tribunal. Argumentaban que las únicas cuestiones no especificadas por las Pragmáticas de fletes eran el modo de calcular el montante de las tarifas o fletes y la cantidad de artillería que los mercantes debían embarcar. Por tanto, insinuaban que el reglamento aprobado por la Diputación se excedía en sus objetivos, pues, lejos de limitarse a regular ambas carencias, pasaba a hacer lo propio con otras cuestiones ya comprendidas en las Pragmáticas⁷¹⁰.

No obstante, la Provincia desoyó sus demandas y remitió a la Corte el reglamento de fletes elaborado, a fin de obtener el refrendo real⁷¹¹. El Consulado, al objeto de apoyar la iniciativa de la Provincia, elevó a su vez otro memorial a la Corte a la atención de José Patiño. Además de rebatir lo expresado por los propietarios de barcos en el memorial previamente enviado a la Corte por la Cofradía de Mareantes de San Pedro, afirmaba que los abusos cometidos por los contrarios estaban arruinando el comercio y que la mejor manera de fomentar la marinería era procurando lo mismo con el comercio, en este caso aceptando el reglamento aprobado por la Provincia. Insinuaba también que la abusiva aplicación de las Pragmáticas de fletes no influiría en el aumento de la disponibilidad de marinería, como se evidenciaba del hecho de que los propietarios de barcos se veían precisados a completar sus tripulaciones con marinería foránea, pues la guipuzcoana prefería enrolarse en otras empresas⁷¹².

710 “...En estas circunstancias concebimos que solo restan aclararse dos cosas la una es apreciar en virtud de la expresada real provision de 5 de agosto de 1567 los flettes que deveran pagarseles a los navios de naturales de VS, sea sumandose a la costumbre de hasta aqui o governandose con la prudente consideracion de los costos de las constituciones // (fol. r.) aparejos, manttenimienttos y sueldos de los equipages y distancias de los viages. Y la otra en consecuencia de la real cedula mencionada de 15 de septiembre de 1647 determinar y señalarseles la fuerza de la artilleria a proporcion de los buques, por que todas las otras providencias las tiene tomadas SM en las referidas sus reales determinaciones asi en lo concerniente a preferir absolutamente los naturales a los extrangeros en todas ocasiones como entre si los españoles precediendo los navios maiores a los menores y la propia fabrica a la que es forastera; y creemos que mientras no las contramande su Magestad han de prebalecer inalterables...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/69).

711 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754.

712 “Ylustrisimo señor. La continuazion de pleitos que se an subcitado sobre preferencias de cargar en embarcaciones de naturales o extrangeros, ha ocasionado tan grandes perjuicios al comercio que desde el mes de septiembre ultimo hasta ahora está cerrado este puerto y el del Passage, sin que pueda remitirse cargazon alguna de fierro a la Andalucia, causandolo el execivo flete que pretenden los dueños de quatro embarziones naturales, haciendo ley en el precio con la precision de deverse cargar en ellas...

Reconociendo que por estas vejaciones que padece el comercio se va extinguiendo el del fierro (que es el unico que ha quedado en el Pais) y que passa a Bilbao, en donde por medio de haver muchas embarcaciones de naturales no se practican estas preferencia, comvoqué a mis individuos para haver medio que evitase tan grave daño y resolvió hacer representazion a la Provincia en su ultima Junta General para que aplicando su fuero o pidiendolo a SM tomasse regla para una justa equidad.

La Junta con dictamen de su presiden-// (fol. v.) te, ha declarado la forma en que deven practicarse las preferencias; y al tiempo de ponerla en practica la cofradia de Mareantes de esta ciudad ha echo una representazion a VS Ylustrisima avisandome las ha dirigido en el ultimo correo y dandome copia de ella.

Esta representazion, influida por los dueños de las embarcaciones contiene en todas sus clausulas un apoyo a la continuazion de las vejaciones y deshorden...

Haze presentes los intereses de dueños de navios suponiendo que despues de haverse perdido en la expedicion de Sicilia los que havia en esta provincia han fabricado y comprado hasta cinco de dife-// (fol. r.) rentes buques y oculta que solo uno es fabricado aca, que apenas tiene 70 toneladas y no se queixa de que haviendo salido cargado para Cadiz no lleva su equipage de estos marineros, aunque recombenciendoles de esto responden no quisieron embarcarse por la ninguna seguridad que consideravan en ella. Los otros quatro son comprados para corsear y ninguno excede de 100

A fines del mes de junio, los propietarios de los mercantes guipuzcoanos emprendieron un último intento para que la Provincia atendiera sus demandas. Afirmaban que el reglamento de fletes aprobado, que condenaba a los inversores a construir grandes barcos, pero a percibir ínfimas tarifas por sus servicios, constituía un gravísimo impedimento para la continuidad de las inversiones en la construcción de barcos. Consecuentemente, amenazaban con recurrir al Corregidor o al Capitán General de Gipuzkoa en demanda de la imposición del estricto cumplimiento de las Pragmáticas⁷¹³. Con todo, no les fue necesario proceder a semejantes medidas, pues, mediante una Real Cédula de 4 de julio de 1728, don José Patiño ordenaba al Corregidor que iniciara las investigaciones que juzgara oportunas, a fin de que en la Corte dispusieran de más información para adoptar la resolución más oportuna. Consecuentemente, el Corregidor inició unos autos de información, en los que están insertas las copias de los tres memoriales remitidos a la Corte por las partes implicadas en el conflicto y contienen abundante información acerca de los casos y acontecimientos que se han ido relatando⁷¹⁴.

Dichos autos se componían de diversas declaraciones de testigos, interrogados por sendas baterías de tres y de nueve preguntas, elaboradas por la Cofradía de Mareantes de San Pedro y por el Consulado de San Sebastián respectivamente. Ambas hacían referencia a los enfrentamientos y litigios habidos en torno a la aplicación de las Pragmáticas de fletes desde

toneladas y dos de ellos incapaces de navegar a la Andalucía por la nula fuerza que pueden tener por su tamaño...

Y finalmente pide a VS Ylustrisima las hordenes mas precissas, conformes a la Real cedula de 5 de agosto de 1567 para ataxar que no se acave de todo punto su gremio, que consistiendo presentemente en tan pequeño numero que apenas con los ynvalidos compone el precisso para las urgencias de socorrer a los navios que llegan a estos puertos // (fol. r.) con temporal, no puede considerarse por tal y se convence que su representazion es afectada y inducida, porque a no ser, reconoceria que el comercio es el tronco del que dimana la navegazion y de esta la crianza de la marineria, y que si con las estrechezes, litigios y excesivos fletes se desvia el comercio a otras partes, en que logra la equidad y livertad, se extinguiira de todo punto con él la navegazion y la crianza de la marineria.

...suplico a VS Ylustrisima reverentemente las providencias que conciliando los intereses de los comerciantes y mareantes en las disputas que arruinan y detienen el curso, y la proteccion de VS Ylustrisima que necessita el mio tan decaido, para que restituído a su antiguo estado produzca // (fol. v.) la importante consecuencia de revivir el florido y numerosso gremio de marineros... San Sevastian a 20 de junio de 1728..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754).

713 "...Emanado de una concurrencia de comerciantes cargadores a que ni fuimos havisados los dueños de // (fol. v.) navios parece que tambien este consulado acudio con alguna otra opuesta instancia y la Provincia cometio el examen de las dos representtaciones a el lizenziado Don Pedro de Aguirre.

Este abogado ha dado su parecer pensionando a los naturales para poder preferir a los nacionales (sic) en las cargazones a fabricar unos navios de bucosidad y numerosa artilleria para mercantiles inutilizando los de menores fuerzas y tamaños y proporcionandoles los flettes a los precios que los transporttes quisieren hacer los extrangeros atando de este modo a los nattuales a no costear sus vageles y imposibilitandoles a otros a nuevas construcciones todo ello tan contra las reales cedulas y provisiones que Su Magestad ha expedido en repetidas ocasiones.

Con todo eso se ha echo que se publique por bando y se execute el dictamen de aquel letrado y aunque hemos solicitado que la Diputtacion de esta Provincia buelba a consultar con dos de sus mas opinados abogados no ha concedido y las reales ordenes estan sin curso y suspensas como hallara VS y en las copias y carttas originales y traslados de auttos aqui adjuntos.

En esta postura bamos a recurrir al Conmandante // (fol. r.) de los presidios de esta Provincia y a su Corregidor que no dudamos haran que se reintreguen (sic) y se cumplan punttual las Reales Cedula y Provisiones como por ellas mismas su Magestad les encarga expresamente y se lograria con mas presteza si VS los acordase de lo mucho que importta su abservancia para la crianza de la Marineria..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/69).

714 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754.

1722 y que ya han sido ampliamente descritos. Los testigos presentados por parte del Consulado eran todos grandes comerciantes de San Sebastián, como don Juan Antonio de Claesens, algunos, como don José de Lopeola, Francisco de Echanique, José Antonio de Arbaiza o Manuel del Cerro, implicados en los pleitos habidos en torno a las preferencias de fletes, e incluso uno de los propietarios de las embarcaciones perdidas en la expedición de Sicilia, caso de don Pedro Antonio de Lazcano. Entre los presentados por la Cofradía, además de Nicolás de Echebeste, uno de los propietarios de los mercantes de San Sebastián también dueño en parte de una fragata perdida en el curso de la citada expedición, testificaron otros dos vecinos de San Sebastián ajenos al mundo de la navegación, cuyas declaraciones son de gran valor. José de Carrión, escribano, respondió a la preguntas formuladas por la Cofradía que, de no cumplirse estrictamente las Pragmáticas de fletes, se arruinarían los propietarios de barcos naturales y dejarían de construir nuevas unidades. Añadía que el gran crecimiento de la flota británica se produjo a raíz de la promulgación del Acta de Navegación por Carlos II de Inglaterra, a imitación de las Pragmáticas de fletes españolas⁷¹⁵. A las formuladas por el Consulado, negaba que se incumplieran los Fueros en lo relativo a la fortaleza y armamento de los barcos mercantes, pues estimaba que ningún barco navegaba a Andalucía sin la artillería correspondiente y que, consecuentemente, no se había producido ningún apresamiento desde hacía mucho tiempo. En cuanto a los fletes, afirmaba que los naturales lo único que pretendían era que se les pagase lo justo y lo acostumbrado, y que no se podían equiparar a lo que cobraban los extranjeros, pues advertía que sus fletes eran más baratos, debido a que eran navegaciones de retorno y no directas⁷¹⁶. El otro testigo, llamado Martín de

715 Llama la atención que este testigo atribuya al Acta de Navegación inglesa la fecha de 1660. Por todos es conocido que dicha ley fue promulgada en octubre de 1651 por el Parlamento revolucionario, desencadenando el estallido de la Primera Guerra Naval anglo-holandesa (1651-1654). Para José de Carrión esta norma no accedió a rango de ley antes de que en 1660 fuese refrendada por Carlos II, tras la restauración de los Estuardo, acaecida ese mismo año. Con todo, su declaración constituye un buen ejemplo del puntual conocimiento que los miembros de la élite gobernante y económica de Gipuzkoa tenían de los acontecimientos y coyunturas económicas, legislativas y políticas que sucedían en los restantes estados de Europa, al menos en los más cercanos, caso de Inglaterra: "...mui frecuentemente les sucedera a los naturales este desbio de viages y les ha oido que aburridos de las cautelas de los cargadores piensan deshacerse de sus vageles si absoluta y promptamente no se impiden a los estrangeros los trasportes de unos a otros puertos de estos reinos, como esta mandado por SM en su Real Provision de cinco de agosto de mill quinientos y sesenta y siete, y considera que en esta Provincia que no produce mas ni otra cosa que el fierro, se hace preciso que su embarque sea en navios de naturales para no zersarse la navegacion enteramente, como acontecera si los estrangeros han de hacer los trasportes, y conzive que con rebalidarse aquella Real Provision // (fol. r.) se alentarían los naturales a fabricar nabios, quedarian los fletes entre los vassallos, se criarian marineros para tripular las Reales Armadas y SM en todas urgencias tendria vajeles de sus subditos para conducciones de viberes y tropas, quitandose que los estrangeros no mantubiesen mucha parte de su navegacion a espensas de los españoles, y sin duda ninguna la altura en que oy se vee la marina ynglessa deve atribuirse a otra semexante veda que a imitacion de los españoles puso el señor Carlos segundo Rey Britanico el año de mill seiscientos y sesenta, que desde entonces se obserba rigurosamente en toda la Ynglaterra como maxima fundamental para estender el comercio y la navegacion..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754).

716 "...no de esto se ha de inferir que esté sin practica el fuero porque ningun navio // (fol. r.) de naturales de esta probinzia, de quienes expresamente habla, no ha nabegado ni nabega a la Andalucia sin la fuerza y cañones correspondientes a sus portes, y ni estos muchos años atras se ha esperimentado apresamiento ninguno, y lo que los naturales han pretendido y pretenden es no que se les suban los fletes sino que se les consignent aquellos mas infimos que a los navios de esta provincia se han pagado ordinaria y comunmente...y todos saben que siempre y en todas partes se enquentran a mas combeniencia los retornos que los viages directos y en lo antecedente se han pagado a los naturales de esta provincia por fletes a Cadiz ya catorce reales, ya doce reales y ya diez reales por quintal maior de fierro, y ni por menos de nueve reales pueden costear ni mantener los navios en los viages de Cadiz..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754).

Arrieta, arroja más luces acerca de las causas de lo barato de los fletes exigidos por los extranjeros. Afirmaba que ello se debía a su sistema de navegación triangular, pues tras descargar en los puertos de Gipuzkoa las mercancías provenientes de sus países, recibían los productos guipuzcoanos, especialmente hierro, que se enviaba a Cádiz, donde volvían a cargar sus barcos con productos procedentes de Indias, que transportaban a sus países de origen⁷¹⁷.

Las gestiones en la Corte se dilataron más allá de la fundación de la Real Compañía de Caracas, con la que se inauguró el nuevo sistema de organización de las actividades marítimas de Gipuzkoa. La Real Cédula de 29 de abril de 1732 refrendó el reglamento de fletes aprobado por la Provincia en 1728, con lo que se cerraban las puertas a cualquier innovación por parte de los propietarios de pequeños mercantes. Pero para entonces, el reglamento surtió los efectos deseados en Gipuzkoa, pues tras 1728 no se suscitó ningún otro pleito en torno a las Pragmáticas de fletes. Con este reglamento, las autoridades de la Provincia y los grandes comerciantes, conscientes del colapso del anterior sistema de organización comercial, acabaron con cualquier intento de restablecimiento de dicho obsoleto sistema, todo ello a fin de promover el contexto y las opiniones favorables a la creación de la Compañía de Caracas. De hecho, tras su fundación remitieron las gestiones emprendidas por la Provincia y el Consulado en la Corte conducentes a obtener la confirmación real del reglamento de fletes, lo cual explica el retraso de su confirmación. Es más, ni siquiera fueron los comerciantes ni las autoridades de Gipuzkoa, quienes emprendieron las gestiones definitivas y previas a la confirmación. Fueron los propietarios de barcos de Bizkaia los que sostuvieron la iniciativa, desprovistos de fletes debido a que los comerciantes de Bilbao preferían contratar los servicios de barcos extranjeros⁷¹⁸.

6.4.1.3. Conflictos suscitados con la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

La idea de la creación de una compañía privilegiada no era novedosa, de manera que desde inicios del siglo XVII hubo iniciativas para el establecimiento de alguna compañía en el País Vasco. Generalmente, se produjeron en contextos muy concretos, en que alguna actividad marítima de carácter estratégico se veía afectada por alguna coyuntura crítica. A lo largo de este trabajo han aparecido diversos ejemplos al respecto, como las cuatro compañías de comercio -de Indias Occidentales, de Indias Orientales, de Levante y del Norte- propuestas por las autoridades de la Corona en 1628, junto con otra de pesquería de ballenas y bacalao, en una coyuntura muy difícil para ambas actividades, a raíz de la creciente competencia extranjera⁷¹⁹. En 1668 la Corona propuso la creación de una compañía comercial sin que

717 "...las embarcaciones que turban las preferencias a los naturales son saetias extranjeras sin mas fuerza que algunos pedreros y en lo regular llegan a este puerto vastimentados y de buelta de haver desembarcado las cargazones que sacaron de la Andalucia en los puertos de Francia y como son de volverse de vacio a Cadiz ofrecen hacer mas varatos los transportes que es lo mismo que acontece en todas partes en los viajes de retornos..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754).

718 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/71.

719 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 30.

nadie mostrara ningún interés en su materialización⁷²⁰. Pero desde principios del siglo XVIII se fue gestando la coyuntura adecuada para el establecimiento de una compañía. En primer lugar, las crecientes dificultades que algunos sectores como la industria del hierro o las pesquerías transoceánicas experimentaban, motivaron que surgieran algunas iniciativas para la creación de compañías comerciales. En este contexto se enmarcan los proyectos de compañías de comercialización de hierro elaborados en 1701 por los interesados en la industria de transformación del hierro, para contrarrestar la competencia de las manufacturas férricas extranjeras; o la compañía, dedicada a la pesca y comercio en Rusia, propuesta por el duque de Liria, embajador español en la Corte del Zar, en 1728, en vísperas de la fundación de la de Caracas⁷²¹.

En segundo lugar, desde mediados del siglo XVII el comercio guipuzcoano, especialmente el ilegal, se fue progresivamente volcando hacia las Indias. Durante ese período fueron frecuentes los intentos para que la corona autorizara el comercio directo con Indias desde el País Vasco, aunque, en general, sin éxito⁷²². Se recurrió a diversos medios para tratar de conseguir la ansiada autorización. Así en 1685 varios armadores de Hondarribia y San Sebastián, encabezados por don Santiago de Arribillaga llegaron a un acuerdo con la Corona para la creación de una escuadra de fragatas para que se dedicara al corso en las Indias. La Corona, a cambio, autorizó el deseo de los armadores de dedicarse a la exportación directamente desde Gipuzkoa de productos férricos y de efectos navales, libres de impuestos, y, en contrapartida, de la libre venta en España de los coloniales apresados a los contrabandistas extranjeros. En 1686 se compuso la escuadra de tres grandes fragatas, un patache y una galera, que permaneció en acción hasta su disolución en 1692. Tal como advertía el duque de Canzano, el principal propósito de estos armadores corsarios fue el de dedicarse al contrabando, aunque, a la postre, su capacidad financiera no resultó suficiente para afrontar los continuos y elevados gastos de mantenimiento de una escuadra permanente⁷²³. A partir del advenimiento de los Borbones, las autoridades de la Corona emprendieron diversas iniciativas destinadas a mitigar el contrabando con Indias. Los comerciantes guipuzcoanos, ante esta ofensiva de la Corona, trataron de obtener en 1705 la habilitación para el comercio directo con Indias, a modo de sustitutivo del contrabando⁷²⁴. Por el momento la Corona optó por no introducir cambios, consintiendo, en cierto modo, la continuación del contrabando. Sin embargo, la situación de los comerciantes interesados en el contrabando era muy delicada, sometidos a las eventuales medidas coercitivas que la Corona

720 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/39. Véase: GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 103-105.

721 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/24 (1701). / ESPADAS BURGOS, M. (ed.): *Corpus diplomático hispano-ruso...*, op. cit., doc.50, pp. 110-113.

722 GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América...*, op. cit., pp. 86-87.

723 GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: "Armadores y armadas de Guipúzcoa...", op. cit., pp. 259-276. / A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13. Véase el documento nº19 del Apéndice Documental.

724 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58.

pudiese adoptar, tal como acaeció con el traslado de las aduanas a la costa en 1717. En suma, los comerciantes y también las autoridades de Gipuzkoa comenzaron a pensar en nuevos modelos de organización del comercio que conjugaran el entramado político-institucional de la provincia con el tráfico directo con Indias.

En tercer lugar, las autoridades de la Corona comenzaron a barajar la posibilidad de la creación de compañías mercantiles privilegiadas, que, de alguna manera, encauzaran el comercio con Indias. Durante la Guerra de Sucesión la anterior organización de la Carrera de Indias se sumió en una grave crisis, lo que contribuyó al aumento de la pérdida del control sobre el comercio americano por parte de la Corona. La impunidad del contrabando extranjero en Indias llegó a extremos inauditos. En este contexto, en 1711, en pleno enfrentamiento bélico, la Corona propuso a los Consulados de San Sebastián y Bilbao la creación de una compañía de corso. Dicha compañía actuaría en el Océano Pacífico y en las Indias en persecución del contrabando extranjero y al mismo tiempo serviría de eficaz instrumento para el restablecimiento del tráfico comercial entre las colonias americanas y la metrópoli. En esta ocasión, como en el siguiente capítulo se ahondará, los comerciantes y corsarios mostraron escaso interés por materializar la iniciativa⁷²⁵.

En suma, todo este conjunto de iniciativas y proyectos, surgidos desde intereses económicos y políticos muy diversos, convergieron en un único proyecto, la Real Compañía Guipuzcoana, y condicionaron sus características, sus objetivos y, en cierto modo, su evolución⁷²⁶. Efectivamente, la Compañía obtuvo dos concesiones de la Corona. Por una parte, el monopolio de la comercialización del cacao, que permitía a los comerciantes de Gipuzkoa participar directamente en el comercio de coloniales sin tener que recurrir irremediabilmente al contrabando o someterse al monopolio gaditano, como hasta entonces sucedía. Esta concesión constituía, además, una perfecta tapadera para encubrir el contrabando de coloniales extranjeros, procedentes especialmente de los puertos labortanos, que continuó en vigor durante todo el siglo XVIII. De hecho, la propia Compañía incrementó sus beneficios participando activamente en intercambios fraudulentos o que rozaban la legalidad, como las ventas fraudulentas de cacao o los asientos firmados con los tabaqueros holandeses para surtirlos de tabaco venezolano⁷²⁷. Las exportaciones de manufacturas, tanto propias, sobre todo el hierro, como ajenas -legales o ilegales-, encontraron también un nuevo medio para su introducción en Indias. Por otra, la Corona la revistió de plenos poderes, como si se tratara de un estado, para perseguir el contrabando que los extranjeros venían desarrollando en

725 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/65.

726 En torno a los intereses, algunos contrapuestos, que se conjugaron en la creación de la Compañía véanse: AMEZAGA ARESTI, V.: *Hombres de la Compañía...*, op. cit.; GÁRATE OJANGUREN, M.: “El Consulado de San Sebastián y el comercio con Indias...”, op. cit., pp. 616-630.; Idem: *El proceso de desarrollo económico de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 106-121; Idem: *La Real Compañía Guipuzcoana...*, op. cit.; *LOS VASCOS y América...*, op. cit.; GÁRATE OJANGUREN, M. - BLANCO MOZOS, J.: “Financiación de las compañías privilegiadas...”, op. cit., pp. 173-209.

727 Véanse al respecto: ANGULO MORALES, A.: “Comercialización y contrabando...”, op. cit., pp. 23-25; ARAUZ MONFANTE, C.A.: *El contrabando holandés...*, op. cit.; GÁRATE OJANGUREN, M.: “Los asientos de tabaco caraqueño...”, op. cit., pp. 151-175; PIÑERO, E.: “The cacao economy of the eighteenth-century province of Caracas and the spanish cacao market”, en: SOCOLOW, S. (Ed.): *The Atlantic staple trade...*, op. cit., vol.II, pp. 493-517.

Venezuela, un territorio hasta entonces marginal dentro del sistema de control y de organización económica y política de las Indias. Los beneficios de estas acciones corsarias pertenecerían a la Compañía, pero, a cambio, la Corona obtenía la sujeción de dicho territorio a su autoridad y se beneficiaba de los derechos devengados por los productos provenientes de allí.

Esta conjunción de intereses se debía a que la iniciativa para la erección de la Compañía fue compartida por miembros de la élite gobernante de la Provincia, integrada por grandes propietarios de tierras y ferrerías, interesados en buscar salidas al hierro, principal producto de exportación guipuzcoano, y por los grandes comerciantes de San Sebastián, agrupados en el Consulado, interesados en potenciar el comercio colonial. A partir de su fundación, mediante Real Cédula de 25 de septiembre de 1728, la Compañía pasó a protagonizar la economía marítima guipuzcoana, de manera que los intereses asociados a otras actividades económicas, también, se fueron amoldando a los de la Compañía de forma voluntaria y en ocasiones forzada⁷²⁸. Así, para la industria del hierro, tanto la siderúrgica como la manufacturera, constituyó un instrumento de primer orden para superar las dificultades que venía experimentando en el envío del hierro a América a consecuencia de la feroz competencia extranjera. Con la creación de la Guipuzcoana se hizo realidad el proyecto de compañía de comercialización del hierro que los interesados en dicha industria venían barajando desde principios del siglo XVIII. Los barcos de la Compañía podían enviar directamente a América, sin escalas, el hierro guipuzcoano, lo que solucionaba sus problemas de comercialización y, en parte también los de competitividad frente al hierro extranjero. Tanto es así que la Compañía se hizo cargo de la comercialización de la producción de una de las principales ramas de la industria de transformación de hierro, la de la industria armamentística. Efectivamente, en 1735 firmó un asiento general con la Real Fábrica de Armas de Placencia de las Armas, factoría que centralizaba toda la producción de armas de los enclaves armeros de Gipuzkoa, como Tolosa, Eibar, Mondragón, etc. A partir de entonces sería la Compañía la encargada de la comercialización de sus armas, especialmente, las destinadas al ejército⁷²⁹. Al año siguiente, las Juntas Generales de 1736, celebradas en Hernani, encargaron a don Juan Francisco de Lardizabal la elaboración de un plan para la comercialización por la Compañía de todo el hierro de Gipuzkoa, al objeto de contrarrestar los efectos del gran descenso que habían experimentado los precios del hierro, a consecuencia de la competencia externa⁷³⁰.

Con todo, para alcanzar y consolidar este protagonismo de la Compañía en la economía guipuzcoana era preciso revestirla de una privilegiada disponibilidad y accesibilidad a los recursos marítimos, tanto humanos como materiales, existentes en Gipuzkoa. Recursos, que,

728 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/72. Constituye un extenso expediente específicamente concerniente a la Compañía de Caracas, comenzando por su creación hasta su extinción. De todas maneras, la evolución histórica de la Compañía ha sido ya magníficamente estudiada por historiadores como Hussey o Montserrat Gárate (GARATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana...*, op. cit.; HUSSEY, R.D.: *The Caracas Company, 1728-1784. A study in the history of spanish monopolistic trade*. Cambridge: M.A., 1934).

729 B.K.M., JU 2130.

730 B.K.M., 50502.

también, eran indispensables para el desarrollo de otras actividades, lo cual dio paso al estallido de diversas confrontaciones de intereses. En cuanto a los recursos humanos, en el capítulo correspondiente a las pesquerías transoceánicas se han estudiado las acciones que la Compañía emprendió para proveerse de la suficiente y adecuada marinería. Además de apoyar e instigar las prohibiciones de embarque en pesqueros labortanos, a fin de evitar el incremento de la competencia por la disposición de marinería que repercutía en un imparable encarecimiento de su contratación, cortó de raíz el desarrollo de la incipiente flota ballenera guipuzcoana. A tal fin, promovió la creación en 1732 de la Compañía Ballenera de San Sebastián, frente a la que los balleneros particulares no podían competir, ocasionando su definitiva ruina y abandono de la actividad⁷³¹. Así, en pocos años era la Compañía Ballenera la única que continuaba ejerciendo la captura de cetáceos en Gipuzkoa. Es decir, de manera forzada provocó que los intereses pesqueros se amoldaran, se sometieran, o se conjuntaran a los suyos. Tanto es así que, en lo sucesivo, tal como acontecía con la industria del hierro, la Compañía de Caracas sería el principal sostén de la Ballenera en sus momentos de dificultades económicas.

Pero, además de la actividad pesquera, otro importante competidor de la Compañía en la disponibilidad de marinería era la Armada. La presión de la Armada por proveerse de marinería se materializó, especialmente, con el estallido en 1739 de la guerra naval anglo-española, conocida como Guerra de la Oreja de Jenkins. Nada más iniciarse la guerra, la Armada solicitó una leva de 250 marineros en Gipuzkoa, de ellos 50 fueron alistados de los que ya estaban empleados en la Compañía de Caracas. En junio de 1739 los directores de la Compañía comunicaron a la Provincia acerca del estado decadente en que quedó la marinería en la costa guipuzcoana debido a que la mayoría había sido alistada o estaba navegando en barcos de la Compañía de Caracas y de la Ballenera⁷³². Las Juntas Generales, celebradas en Ordizia, decretaron que los oficiales de los barcos fuesen exentos de las levas sin más precisiones. Pero al año siguiente con la acumulación de este conflicto a la Guerra de Sucesión de Austria (1740-1748), de carácter general, y la solicitud de nuevas levas (100 marineros en mayo de 1740), las Juntas Generales, reunidas en Getaria, decidieron solicitar al Intendente de Marina que fuesen comprendidos entre los exentos de las levas, los oficiales de los barcos de la Compañía de Caracas, así como los de la Compañía Ballenera, incluidos los arponeros, los de los demás mercantes de Gipuzkoa, e incluso los maestros de las chalupas de pesca⁷³³.

Aunque por el momento no fueron refrendadas por el rey, las exenciones, aprobadas por la Provincia en beneficio, sobre todo, de la Compañía de Caracas, estuvieron, de hecho, en vigor. Eran los marineros más cualificados y, por tanto, empleados en la Compañía de Caracas y las demás principales empresas de Gipuzkoa, los que disfrutaban de estas exenciones, en perjuicio de los menos cualificados y, consecuentemente, no empleados en dichas empresas por su edad, inexperiencia o achaques, y, por tanto, los menos favorecidos

731 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72. Véase los documentos nº24, 25 y 26 del Apéndice Documental.

732 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/75.

733 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2711/76

económicamente, tal como se estudiará más adelante. Esta situación era denunciada ante la Provincia por las autoridades de las “repúblicas marítimas”, tras una nueva leva de 90 marineros solicitada por la Armada en 1756⁷³⁴. Las Juntas Generales de 1759 y las de 1760, celebradas en Zestoa y Segura, respectivamente, elevaron a rango de ordenanza el mencionado reglamento de exenciones⁷³⁵. Sin embargo no eran sólo los comprendidos en el reglamento los que, en cierto modo, eludían los servicios en la Armada, pues incluso los marineros rasos que se hallaban navegando en los mercantes de la Compañía evitaban, de hecho, el alistamiento. Así la Real Cédula del 8 de agosto de 1760, al tiempo que mandaba que la Compañía de Caracas enrolase preferentemente a los marineros que hubiesen servido en la Armada, añadía que, anualmente, remitiese la Compañía listas de los que estuviesen enrolados en sus barcos para que las autoridades de la Armada dispusiesen de información veraz acerca de la marinería desocupada que debía ser objeto preferente de las levas⁷³⁶. Es decir, aunque sea de manera implícita, la Corona reconocía la exención de los marineros enrolados en la Compañía. Así, en 1763 la Compañía obtuvo una Real Cédula por la que la mitad de sus tripulaciones se compondrían de marineros guipuzcoanos, retirados del servicio en la Armada con legítima licencia⁷³⁷.

Pero la inexistencia de un único reglamento aprobado por todas las partes implicadas provocó nuevos conflictos al incrementarse las levas de marineros con el estallido del conflicto de las Malvinas contra Inglaterra en 1770. Por una parte, la exención que, de hecho, gozaban los marineros enrolados por la Compañía de Caracas provocaba el descontento de los demás, que continuaban sujetos a las levas. Así, en 1770 los alcaldes de San Sebastián comunicaban a la Provincia que al proceder al sorteo de marineros para la Armada, dejaron al margen a 13 que se hallaban enrolados para zarpar en el navío *San Gabriel* de la Compañía, lo que provocó gran excitación entre los demás marineros, argumentando que, de admitirse dicha exención, los enrolados en otros barcos particulares también solicitarían su exclusión de los sorteos. Añadían que no convenía hacer dichas diferencias, máxime, habiendo suficientes marineros para sustituir a los que hubiesen sido elegidos para servir en la Armada⁷³⁸. Por otra, también sucedió el caso contrario de ser alistados en la Armada marineros de los comprendidos en el reglamento de exenciones aprobado por la Provincia, como acaeció en Orio en 1770, donde varios oficiales de la Compañía de Caracas y maestros de chalupas fueron incluidos en las listas de marineros destinados a los sorteos⁷³⁹.

Los procuradores de las “Repúblicas marítimas”, a fin de acabar con estas injusticias y abusos, en 1771 propusieron a la Provincia que se iniciaran las gestiones conducentes a la

734 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/81.

735 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (1).

736 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/85.

737 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/93.

738 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (1).

739 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2711/92 (1).

aprobación de un definitivo reglamento de exenciones. Dicha propuesta contemplaba que fuesen exentos todos los oficiales de la Compañía de Caracas y demás embarcaciones particulares, los mayordomos y oficiales de las cofradías de mareantes y los maestros de chalupas propietarios de su embarcación, pero, que los demás, sin excepciones, estuviesen sometidos a las levas. Para mejor administración de los sorteos añadían que los alcaldes de los municipios marítimos remitiesen a las Juntas Generales anualmente tres listas, la primera con marineros útiles, la segunda con maestranza de carpinteros y calafates y la tercera de los jubilados. Para ser admitido como marinero en las levas, debían ejercer dicho oficio en las lanchas de pesca, sin que pudiera ser incluido ninguno ajeno a la profesión. Por último, solicitaban el cumplimiento de la Real Orden de 1763, de que la mitad de las tripulaciones de la Compañía se compusieran de marineros guipuzcoanos, relevados de la Armada⁷⁴⁰. Este reglamento sería por fin confirmado por el rey en 1772.

En suma, la Compañía consiguió someter a su conveniencia incluso otras actividades ejercidas por la marinería, como la pesca del litoral y el atoaje, considerados por la élite inversora como de escaso interés económico, aunque de gran valor estratégico como apoyadura de otras actividades mucho más lucrativas, ya que, respectivamente, permitían el mantenimiento de la marinería en períodos de inactividad de las segundas y ofrecían los servicios portuarios indispensables para el desarrollo de éstas. El Consulado de San Sebastián, desde las décadas finales del siglo XVII, venía ejerciendo de manera exclusiva la jurisdicción en las disputas que se suscitasen en torno al atoaje. Durante los años en que permaneció floreciente la Compañía de Caracas, en ocasiones, actuó de valedora de dicha jurisdicción del Consulado.

Efectivamente, tras firmar en febrero de 1752 una contrata con la Corona por la que la Compañía de Caracas se comprometía a la construcción en los astilleros del Oria de 12 lanchones para la Armada, a la hora de atoar dichas embarcaciones recién construidas surgieron varias disputas con la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Orio. Esta Cofradía, en aplicación de una ordenanza de 1621, que atribuía a sus miembros la exclusividad de atoaje de las embarcaciones construidas en los astilleros del Oria, denunció, por su incumplimiento, ante el tribunal del Corregimiento a Miguel de Aizpurua, constructor de los lanchones, y a José de Larrume, marinero de Orio. El Corregidor sentenció absolviendo al primero y obligando al segundo al cumplimiento de las normas de su Cofradía⁷⁴¹. Quizás, con el ánimo de evitar estas disputas internas entre los marineros de Orio, en 1754 fue la propia Compañía de Caracas la que contrató marineros, esta vez todos de Getaria y Zarautz y ninguno de Orio, para que atoaran los restantes lanchones construidos para la Armada. La Cofradía de Orio volvió a denunciarlos ante el tribunal del Corregimiento, frente a esto los marineros alegaron que correspondía al Consulado el conocimiento de esta causa. Tras un auto del Corregidor ordenando el cumplimiento de los preceptos de la Cofradía de Orio, la Compañía de Caracas salió en defensa de los demandados, declarando que este pleito competía al Consulado, con lo cual el Corregidor se retiró de su conocimiento⁷⁴².

740 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/93.

741 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2829.

742 A.G.G.-G.A.O., COMCI 3479.

En cuanto a los recursos materiales, en el capítulo dedicado a la construcción naval se mencionaba que esta industria fue dinamizada desde su fundación por la Compañía de Caracas, quien constituyó, por tanto, una de las principales interesadas en la conservación de los recursos forestales de Gipuzkoa. En 1736 impulsó la promulgación del decreto provincial que prohibía las extracciones de madera y, también, fue una de las instigadoras de la Ordenanza de plantíos de 1738. Sin embargo, esta legislación perjudicaba los intereses de la Corona que pretendía el libre acceso a todos los bosques de sus reinos para satisfacer las necesidades de madera de sus arsenales. A tal fin promulgó en 1748 su ordenanza de montes, que, además, de someter los bosques al control de las autoridades de marina, autorizaba las extracciones de madera a los arsenales. Esta ordenanza lesionaba, por tanto, la normativa que años antes había fomentado la Compañía y tampoco satisfacía a las autoridades de la Provincia. Iniciaron, así, diversas gestiones que culminaron con la obtención en 1749 de una ordenanza particular de montes para Gipuzkoa, que otorgaba a la institución provincial el control jurisdiccional sobre los recursos forestales de Gipuzkoa, con lo que quedaron en parte satisfechos los intereses de la Compañía⁷⁴³. En lo sucesivo, la Compañía, no sólo no se opuso a las extracciones de madera a los arsenales de la Armada, sino que incluso participó en ello, de modo que también esta actividad se amoldó, en cierta manera, al control de la Compañía. Así, por una parte, en lo concerniente al abastecimiento de madera para sus propias necesidades, adoptó las mismas prácticas que empleaba la Corona, firmando asientos con asentistas de madera particulares para que la proveyesen de madera de los montes de Gipuzkoa y del norte de Navarra. Por otra, la propia Compañía firmó en 1766 un asiento para proveer a la Armada de madera procedente de Navarra, especialmente, de pinabetes del Pirineo.

En suma, aunque se trataba de una compañía mercantil es innegable su carácter institucional. Constituía una verdadera institución de ámbito económico y político, que superaba ampliamente los dos objetivos -comercio con Indias e inserción de Venezuela en el ámbito de control económico y político de la Monarquía- para los que fue creada. Como se viene diciendo, la Compañía constituyó la base sobre la que se articuló toda la economía, al menos la marítima, de Gipuzkoa. Significativamente, absorbió y concentró todos los privilegios y exenciones que las diversas actividades marítimas habían obtenido y disfrutado a lo largo del tiempo. Quizás el caso más evidente sea el de los privilegios de exención de servir en la Armada, que los barcos y marineros, dedicados a las pesquerías, disfrutaban desde los años 30 del siglo XVII; exenciones, que a principios del siglo XVIII dejaron de beneficiar a dicha actividad, acelerando, así, su crisis, pero que pasaron a engrosar la lista de privilegios de que disfrutaba la Compañía. Como en anteriores capítulos se aludía, este carácter institucional se corrobora por el hecho de que en el Suplemento de los Fueros, redactado en 1758, se incluyera, a modo de apéndice, un resumen de los objetivos de la Compañía y de los servicios más relevantes ofrecidos a la Corona. Como corresponde a toda institución política de época moderna, la Compañía llegó a gozar de poder jurisdiccional, que afectaba a sus miembros y cuestiones internas, para cuyo fin disponía de “Juez Conservador Interino”⁷⁴⁴. Este hecho

743 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 147-148, 165-172.

744 “...la Cedula Real insertta en ellos dada en el Pardo a favor de los individuos de dicha Compañía Real por la qual se manda que por ningun pretesto ni motibo los corregidores que son o fueren en esta provincia de Guipuzcoa o sus

originó algún que otro conflicto jurisdiccional, como el suscitado en 1778 entre la Compañía y el Consulado. Este enfrentamiento tuvo su origen en un pleito habido entre Francisco Antonio de Jauregui, comerciante de San Sebastián, y Nicolás Antonio de Arbaiza, guarda-almacén de la Compañía, a raíz de algunas cuentas comerciales pendientes de resolución. El Juez Conservador Interino, Miguel Cipriano de Anduaga, quiso conocer en el caso, arguyendo que el segundo era miembro de la Compañía, que gozaba del Fuero de Marina y que, por tanto, estaba sometido a su jurisdicción, a lo que se opuso el Consulado, considerando que como tribunal de comercio le competía su conocimiento⁷⁴⁵.

El carácter estratégico de la Compañía de Caracas en el sostenimiento del sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa y de su marco de organización político-institucional influyó fuertemente en las características de dicho sistema y en la evolución de la economía marítima, aún después de su extinción. En primer lugar, el éxito de la Compañía constituyó un verdadero acicate para la creación de otras compañías y para los ensayos de aplicación de dicho modelo empresarial en otras actividades marítimas. En ocasiones, la propia Compañía o algunos de sus miembros activos intervinieron directamente en la creación de nuevas compañías. El caso más evidente, aunque no el único, es el de la Compañía Ballenera de San Sebastián (1732), ya estudiado en páginas anteriores. Otra compañía creada merced a la iniciativa de algunos accionistas de la Guipuzcoana, fue la de La Habana. El principal promotor de su fundación en 1740 fue Martín de Aroztegui, quien, junto con muchos otros accionistas de la nueva compañía, era accionista de la Compañía de Caracas⁷⁴⁶. Como en breve se hará hincapié, la Guipuzcoana fue el germen de la de Filipinas, que, erigida en 1785, constituyó su directa sucesora. Pero además de las mencionadas, el modelo empresarial de la Compañía de Caracas fue aplicado en la creación de otras dedicadas a la pesca. En el capítulo dedicado a la pesca del litoral se aludía a La Real Compañía Sardinera de Guetaria, creada en 1764 por iniciativa de los ilustrados guipuzcoanos, que pronto se agruparían en la Real Sociedad Bascongada. Aunque es cierto que los comerciantes interesados en el comercio colonial no intervinieron en su creación, destaca que la mayoría de las iniciativas económicas emprendidas en estos años tomaban como modelo empresarial el de la Compañía de Caracas, es decir, el de una compañía fija por acciones, a poder ser privilegiada por la Corona⁷⁴⁷. En 1775, la Bascongada emprendió un nuevo ensayo de compañía pesquera con la erección de la Compañía General de Pesca de Marítima, que, a la postre, resultó fallido⁷⁴⁸. Por fin, en 1789 se fundó la Real Compañía Marítima, dedicada a la

justizias hordinarias se introduzgan ni mezclen en el conocimiento de ttodas y qualesquiera causas civiles o criminales perttenezientes a dichos individuos, sino que solo el juez que es o fuere de arribadas de Indias en San Sevastián o pribattibo de la expresada Real Compañía conozca en ttodas ellas con apelazion solamente al Real Supremo Consejo de Indias...” (A.H.P.G., 3/2565).

745 La cuestión terminó en el Consejo de Castilla, sin que se sepa su conclusión (A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo de Castilla. Escribanía o Sala de Gobierno. L. 1257 Exp. 13).

746 GARATE OJANGUREN, M.: *Comercio ultramarino e Ilustración...*, op. cit.; Idem: “La Real Compañía de La Habana...”, op. cit., pp. 21-22.

747 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/41. Véase: GARATE OJANGUREN, M.: “La Real Compañía Sardinera de Guetaria...”, op. cit.

748 B.K.M., C-61 F-11. Véase: ASTIGARRAGA GOENAGA, J.: “La Compañía General de Pesca Marítima...”, op.

pesca en aguas de la Patagonia, cuyo principal accionista fue el comerciante donostiarra José Ventura de Aranalde⁷⁴⁹.

En segundo lugar, al amparo de la Compañía de Caracas, se produjo un importante desarrollo del comercio marítimo en Gipuzkoa. Efectivamente, algunos comerciantes de San Sebastián comenzaron a invertir en la adquisición de barcos que se dedicaran al transporte de productos propios y ajenos. En un principio, la marinería guipuzcoana deseaba preferentemente embarcarse en los barcos de la Compañía, merced a sus inmejorables condiciones salariales y laborales. Pero ya desde fines de la década de los 60 comenzaron los primeros desajustes entre el número cada vez más elevado de marinería apta existente en los puertos guipuzcoanos y el número de plazas de la Compañía, que dejaron de aumentar, síntoma quizás del estancamiento de su crecimiento. Así, en las Juntas Generales de 1770, reunidas en Mondragón, Mutriku se quejaba de que desde hacía tres años la Compañía de Caracas no empleaba ya a tantos marineros como solía y que ya no se pagaban los salarios a los marineros con la debida puntualidad, de manera que había varios marineros sin ocupación que se embarcaban en otras navegaciones⁷⁵⁰. En el reglamento de exenciones, elaborado por las Repúblicas Marítimas en 1771, se insistía también en que la mitad de las tripulaciones de los barcos de la Compañía de Caracas se compusiesen de marineros guipuzcoanos⁷⁵¹. En 1778 la villa de Orío comunicaba a la Provincia que la razón del escaso número de marineros existentes en las localidades costeras era que se embarcaban en barcos particulares, dedicados al comercio con Indias y otras partes, debido a que la Compañía de Caracas no los empleaba ya como solía⁷⁵². En suma, a medida que las dificultades de la Compañía de Caracas se

cit.

749 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Compañías de Navegación. Compañía Marítima, Leg. 7186.

750 "...en virtud del acuerdo hecho por V.S. en su Junta General de la N. y L. villa de Villa-franca, del año de 1763 á cerca de que se emplease la gente de los puertos de la costa, que hubiese servido en la Real Armada en la tripulacion de los navíos de la Real Compañía de Caracas, èsta comenzò á alistar algunos de ellos, y por este medio fueron alentandose los juvenes, en tanto grado, que en las ocasiones de leva, que posteriormente ha havido, para cada plaza de marinero, ò grumete, que se ha pedido se han presentado tres, ó quatro voluntarios, quando antes andaban todos huyendo, y apenas se embarcaba uno, que no fuese sorteado; pero con el motivo de tener á Felipe Gonzalez, Estevan de Lazcano, y Antonio de Iriondo, marineros, que han hecho sus campañas en el real servicio, sin emplearlos en estos mas de dos, ó tres años, divirtiendolos de un navío à otro, hasta tanto, que Estevan de Lazcano, aburrido de tanta promesa no cumplida, ha salido à otro viage, y vá la demàs gente marinera desanimandose de tal suerte, que se persuaden no les servirá yà de merito el Real Servicio, para el acomodo en los navios de la Compañía, y mediante los graves inconvenientes que de esto pueden resultar en deservicio de S.M. y V.S. ha parecido à los suplicantes ponerlo en la alta comprension de V.S. á fin de que se digne resolver lo que fuere mas de su agrado.// (p.23)

Que igualmente experimenta la gente de la costa, que se embarca en los navios de la misma Real Compañía mucho atraso, y perjuicio con el motivo de detenerlos en San Sebastian quince, y mas días, y aun alguna vez mas de un mes sin pasar revista, ni darles socorro alguno, gastando las tres mesadas adelantadas, que se les dá en las posadas, y contrayendo otras obligaciones que no pueden satisfacer, y à la buelta de sus viages sin acudirles con las pagas en años enteros, de forma, que lo que debia servirles de alivio, se convierte al fin de la jornada en mas pena de los pobres, por las muchas deudas, y obligaciones, que contraen en este intermedio, pagando à los acreedores, que les fian con usuras inaguantables..." (B.K.M., 50.516).

751 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/93.

752 "...habra notado VS que este numero es mui corto, pero no extrañe VS, respecto de que los que han buuelto con

incrementaban, a raíz, sobre todo, de los decretos de libre comercio con Indias, promulgados entre 1765 y 1778, aumentaba la navegación particular como en breve se analizará.

En tercer lugar, la Compañía de Caracas actuó a modo de garantía para la pervivencia del sistema aduanero-político-institucional foral de Gipuzkoa, heredado de siglos anteriores y revalidado tras la firma de la Capitulación de 1727. Permitía conjugar, como se viene mencionando, los distintos intereses económicos y políticos existentes en torno a la provincia, algunos contrarios a la íntegra pervivencia de dicho sistema. Con el incremento de los intercambios directos con Indias de los grandes comerciantes de San Sebastián, a raíz de los decretos de libre comercio, se reavivaron los conflictos dialécticos en pos o en contra de la habilitación de la ciudad. La existencia de la Compañía que permitía dichos intercambios con Venezuela sin las contrapartidas negativas para el entramado político-aduanero que sobrevendrían de la habilitación, mitigaba en parte dichos enfrentamientos. Con la extinción de la Compañía aumentaron los temores entre las autoridades de la Provincia de que la división interna, en torno a la pervivencia del marco aduanero, desembocase en la ruptura del sistema institucional de Gipuzkoa. La Provincia, tras comprobar que la Real Compañía de Filipinas, fundada en 1785, respetaría el patrimonio y las actividades de la extinta Compañía Guipuzcoana, a propuesta de Asencio de Aguirrezabal, Agente en Corte, decidió reinvertir sus 300 acciones de la Guipuzcoana en la de Filipinas⁷⁵³. La Provincia pretendía que la de Filipinas fuera la heredera de la Compañía de Caracas en sus funciones institucionales y de sustentador del entramado económico-político de la provincia. No obstante en pocos años se comprobó que esta maniobra no constituyó más que una componenda transitoria y que pretender sustentar el sistema de organización comercial, imperante durante gran parte del siglo XVIII, mediante semejantes remiendos no constituía más que una vana ilusión.

6.4.2. Conflictos en torno a la pervivencia del sistema de organización comercial del siglo XVIII.

Aunque se escapa del marco cronológico de este trabajo, es imprescindible la mención, aunque sea breve, de los choques de intereses que acaecieron hacia fines del siglo XVIII en torno a conveniencia o no de la pervivencia del sistema de organización comercial que se había fraguado durante las décadas iniciales del siglo. Los enfrentamientos se centraban entre los favorables a la continuidad de las aduanas en el interior y los que pretendían su traslado a la costa. El origen del problema era el activo contrabando que se desarrollaba en Gipuzkoa, hecho que desembocó ya entre 1717-1722 en el fallido traslado de las aduanas a la costa,

pasaportes legitimos del servicio que ha hecho la Provincia los años pasados, y especialmente el año de 1771, se han visto precisados a buscar su modo de vivir por la Carrera de Cadiz, y otros viajes porque no han sido llamados para viajar en los vageles de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas como SM lo tiene mandado en medio de haverse solicitado de dicha Real Compañía con varios empeños; Y aun este es el dia que no hace caso de Nicolas de Guereta, que ha servido a SM con plaza de artillero, y se halla pereciendo con muger y hijos; las demas republicas pueden experimentar el mismo atraso en sus marineros; por cuió motivo pudiera VS representar lo conducente para que sean atendidos en adelante los marineros, que han servido a SM a que // (fol. r.) me persuado que sera este un medio eficaz para que se aliste en la marineria gente util, y escogida, teniendo VS el gusto de tener en sus Republicas Maritimas maior numero de gente de mar para hacer el servicio..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (2)).

753 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/106.

como medida para mitigar el contrabando. La Capitulación firmada entre la Corona y la Provincia en 1727 reafirmaba la continuidad de las aduanas en el interior y, por tanto, continuaba dejando las puertas abiertas al contrabando. Tras la creación de la Compañía de Caracas continuó en vigor el activo contrabando guipuzcoano, especialmente de coloniales, con la única diferencia de que ahora se desarrollaba mejor encubierto, al socaire de la nueva institución mercantil.

Los comerciantes de San Sebastián seguían colaborando activamente en las redes de contrabando francesas. Se importaba sobre todo tabaco de las colonias francesas del Caribe, aparentemente destinada a San Sebastián, pero la mayor parte se introducía fraudulentamente en Francia. De acuerdo con las investigaciones emprendidas por la Compañía de Tierra de Francia, de las 8.000 sacas de tabaco, embarcadas cada año aparentemente con destino a San Sebastián, 6.500 se introducían en territorio francés. Además de las 1.500 sacas restantes que sí llegaban a la ciudad, merced al permiso de libre importación de todo tipo de productos extranjeros destinados al consumo interno de que gozaba la provincia, una parte se reexportaba hacia Álava. Esta compañía en 1735, a fin de acabar con este tráfico, estableció un cónsul en San Sebastián, aunque, como anteriormente se ha analizado, el descontento de los contrabandistas provocó que el Consulado de San Sebastián iniciara en 1737 acciones en su contra⁷⁵⁴.

La Corona además de promover que la Provincia adoptara medidas coercitivas -recogidas en la Recopilación Foral de 1758-, para perseguir la masiva introducción fraudulenta de coloniales, especialmente de tabaco, que desde Gipuzkoa se realizaba hacia el interior peninsular, inició otras acciones que afectaban más directamente al tráfico marítimo. Fue en 1749 cuando se adoptaron las primeras medidas al respecto. Emulando las iniciativas de los estados extranjeros, se ordenaba que todas las embarcaciones extranjeras que acudiesen con mercancías a los puertos de la Monarquía estuviesen provistas de certificaciones expedidas por los cónsules españoles, establecidos en sus lugares de origen. El Consulado solicitaba a la Provincia que se iniciaran acciones en contra de esta orden, recordando que era lesiva para los Fueros que contemplaban la libre introducción de géneros extranjeros en Gipuzkoa. Con todo, el rey procedió a confirmarla⁷⁵⁵. Las consecuencias derivadas de esta orden no se demoraron demasiado y, tal como deseaban las autoridades de la Corona, estallaron diversos enfrentamientos jurisdiccionales, que se incrementarían a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, y que pondrían en entredicho el sistema aduanero guipuzcoano, amparado por sus Fueros.

Efectivamente, el conflicto estalló en mayo de 1751 tras la arribada forzosa por temporal de un pequeño barco francés al puerto de Getaria. Dicho barco, cargado de tabaco francés y algunas telas, provenía de San Sebastián con destino a Mutriku. Tras comprobar que algunos de los fardos de tabaco carecían de la pertinente certificación consular, el alcalde de Getaria lo aprehendió e inició los autos judiciales subsiguientes. El cargamento iba dirigido a Francisco de Ribera, comerciante francés y tendero de Bergara, para su venta al por menor en

754 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78.

755 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/83.

dicha villa. Así dos días después de los acontecimientos, los alcaldes de Bergara solicitaban a la Provincia su devolución, incidiendo en la honradez de Ribera, en que eran productos destinados al consumo local y en “...*que no perezca una pobre familia por la ligera falta de un requisito que ignoraba ser necesario...*”. Días después los alcaldes de Bergara volvían a insistir en lo mismo, afirmando que de acuerdo con la Capitulación de 1727 era libre la introducción del tabaco y demás productos extranjeros para su consumo en la provincia y que, con su proceder, el alcalde de Getaria estaba lesionando dicha libertad. Cuando la Provincia acudió a la justicia de Getaria a recabar información al respecto, comprobó que ésta se había inhibido de la sustanciación del proceso, de orden de Manuel Diego de Escobedo, Ministro de Marina de San Sebastián, quien comisionó su conocimiento a don Manuel de Echeberria, Comisario de Marina, todo ello en virtud, al parecer, de una Real Orden emitida por el marqués de la Ensenada. La Provincia recurrió a la consulta del licenciado Francisco Javier de Esparza, quien dictaminó que la real orden referida únicamente pretendía instruirse del motivo de la denuncia y que no autorizaba al Ministro de Marina de San Sebastián a emitir ningún auto ordenando la inhibición del alcalde de Getaria.

En suma, constituyó una mera maniobra desestabilizadora, urdida por las autoridades de marina, con el propósito de lesionar las facultades jurisdiccionales de los alcaldes⁷⁵⁶, en el conocimiento en primera instancia de los casos de contrabando, o, cuando menos, de romper la cohesión de las autoridades municipales y provinciales a favor del marco aduanero vigente. Extremo que se corrobora con el hecho de que el propio Ministro de Marina de San Sebastián respondía, a instancias de la Provincia, que el conocimiento del caso competía al alcalde de Getaria. Pero este reconocimiento escondía una trampa, pues, en el interín, otra Real Orden del marqués de la Ensenada había ordenado la absolucón de Francisco de Ribera, quien, acto seguido, demandó al concejo de Getaria en el tribunal del Corregimiento, acusándola de atentado contra la hospitalidad debida. Es más, por la misma razón la Junta de Rentas Generales del Tabaco condenó al concejo de Getaria al importe de una multa de 11.783 reales de vellón. Con que las autoridades provinciales y municipales se enfrentaban a la disyuntiva de aceptar la inhibición del conocimiento del caso, estableciendo así un peligroso precedente contra las facultades jurisdiccionales de los alcaldes, o reclamar su conocimiento por el alcalde de Getaria, en cuyo caso se enfrentaba a un proceso abierto en el Corregimiento y a la mencionada multa. Situación que, tal como advertía Domingo de Azcoitia, teniente de alcalde de Getaria, podía provocar que los alcaldes de la costa dejaran de actuar con celo en la persecución del contrabando, por temor a enfrentarse a similares penalidades. Ello acarrearía el incremento de la impunidad con que se efectuaba el contrabando, deseado quizás por las autoridades de la Corona, que, así, obtenían más argumentos para intervenir y trastocar en el sistema aduanero de Gipuzkoa⁷⁵⁷.

756 Al objeto de mermar estas facultades cualquier excusa y maniobra era válida. Habiendo el alcalde de San Sebastián puesto en prisión a un capitán de navío vizcaíno, por causas desconocidas, el Ministro de Marina de San Sebastián pretendió competirle en exclusiva el conocimiento de la causa. A tal fin en 1757 obtuvo una Real Cédula que concedía el fuero militar a todos los marineros de las “provincias exentas” que lo solicitasen, a pesar de no estar insertos en la Matrícula. Ello suponía que los marineros que desearan eludir la acción de las justicias ordinarias podían apelar a su fuero militar para que fueran juzgados por las autoridades de marina (A.G.G.-G.A.O., 2/12/84).

757 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/89.

En esta coyuntura, en 1753, la Dirección General de Tabaco solicitaba a la Diputación que convendría acabar con la importación de tabacos extranjeros que llegaban a los puertos guipuzcoanos “...*Consignados señaladamente para comerciantes patricios de esa provincia...*”, en grave perjuicio de las producciones coloniales españolas⁷⁵⁸. Por supuesto, la Provincia no accedió, frente a esto las autoridades de marina, con la excusa del inicio de la guerra contra Inglaterra, incrementaron su presión sobre los comerciantes que negociaban con coloniales en San Sebastián. Les obligaban a manifestarles sus libros y papeles, relativos a sus mercancías que, además, eran sometidos a registros. La Provincia inició gestiones en la Corte y en 1757 obtuvo una Real Orden que mandaba que sin justificación ni sospecha no se revisasen ni registrasen los papeles y mercancías de los comerciantes. Pero la persistencia del fraude, introduciendo a través de los puertos labortanos coloniales de contrabando procedentes de las colonias españolas o pertenecientes a otros estados como Portugal, bajo la apariencia de ser coloniales franceses destinados al consumo interno de la Provincia, motivó que las autoridades de marina de San Sebastián prosiguieran con sus abusos. Todo ello, según advertía en 1759 el Consulado de San Sebastián a la Provincia, en perjuicio, por una parte, de la pervivencia de las relaciones comerciales de la ciudad con Navarra y Aragón y, por otra, de la jurisdicción de primera instancia de los alcaldes de la provincia⁷⁵⁹.

A partir de la entronización de Carlos III en 1759, las medidas gubernativas en contra del contrabando se fueron incrementando. En lo concerniente al contrabando de coloniales, las autoridades de marina continuaron con su intrusismo. Concretamente, en 1762 el Consulado de San Sebastián se quejaba a la Provincia de que el Juez de Contrabando y Ministro de Marina de San Sebastián procedía a decomisar todo el cacao y demás coloniales que llegaban a la ciudad no procedentes de Cádiz o de la Compañía de Caracas. Añadía que dicho proceder, efectuado en aplicación de una Real Cédula de 1740, que no tuvo uso en la provincia, lesionaba la Capitulación de 1727⁷⁶⁰. Paralelamente, las autoridades de marina ampliaron sus maniobras a otro de los privilegios claves del sistema político y económico foral, el de la autorización para la extracción de moneda para la adquisición de productos alimenticios básicos. A principios de 1761 don Manuel Diego de Escobedo, valiéndose de una Real Instrucción, que reglamentaba la extracción de dinero en Cádiz, procedió a prohibir toda extracción efectuada sin expresa licencia del rey por los puertos de Gipuzkoa. La Provincia le recordó que, además de que dicha instrucción no afectaba a Gipuzkoa, la jurisdicción del Ministro de Marina de San Sebastián se limitaba al contrabando de introducción y no de extracción, que, en este último caso, correspondía a los alcaldes ordinarios y al Alcalde de Sacas⁷⁶¹. Sin embargo, las maniobras del Ministro de Marina surtieron efecto, pues una Real Orden de fines de 1761, incluida en la Novísima Recopilación de leyes, aunque reconocía la jurisdicción de las justicias ordinarias de la provincia en la materia, ordenaba que, en adelante, se extrajesen únicamente las cantidades autorizadas por el

758 A.G.G.-G.A.O., R.47.

759 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/88.

760 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/92.

761 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/89.

rey y con pasaportes del Capitán General⁷⁶². En lo sucesivo, la Diputación se vio precisada a negociar con la Corona la autorización de la cantidad anual de dinero a extraer para la adquisición de víveres. En 1762 se solicitaron 400.000 pesos; en 1763 se solicitaron otros 400.000, no obstante, tan sólo, se autorizaron 300.000 pesos; entre 1764 y 1770 se autorizaron 300.000 pesos anuales; en 1772 se redujo la cantidad a 250.000 pesos, aunque este mismo año se autorizó la extracción de otros 400.000 para sufragar los atrasos de los años anteriores. Además se decidió que, en lo sucesivo, se extrajeran anualmente 250.000 pesos fuertes⁷⁶³.

Un selecto y reducido conjunto de grandes comerciantes de San Sebastián, muchos de ellos de origen francés, serían quienes, en lo sucesivo, controlarían la lucrativa negociación de las importaciones de productos alimenticios, merced a las autorizaciones o pasaportes que obtenían al efecto. Desde 1761 en adelante, serían los únicos “habilitados” para poder extraer moneda de plata para la adquisición de víveres y de coloniales en el extranjero. Este hecho suponía la monopolización en manos de una pequeña oligarquía de grandes comerciantes de San Sebastián del tráfico de importaciones de los citados productos. Más aún, el principal negocio de los habilitados era la compra en Ámsterdam de coloniales de contrabando como cacao y tabaco, de manera que las habilitaciones, en la práctica, constituyeron un procedimiento de legalización para la importación de coloniales de contrabando y, por supuesto, una perfecta tapadera para la importación de mayores cantidades que las autorizadas. Comerciantes como los hermanos Aragorri, don Diego de Echagüe o don José Ventura de Aranalde, como más adelante se comprobará, protagonizaron las acciones en contra de la pervivencia del marco aduanero heredado a fin de poder acceder a la habilitación de San Sebastián para comerciar con las colonias americanas⁷⁶⁴.

Frecuentemente, se tiende entre los historiadores a simplificar en exceso estos conflictos entre los favorables y los contrarios al mantenimiento de las aduanas en el interior como si se tratara de un enfrentamiento surgido del descontento de los comerciantes donostiarras, favorables al progreso y a los cambios de un obsoleto régimen foral, frente al inmovilismo y tradicionalismo a ultranza de la oligarquía provincial de propietarios rurales que dominaban las instituciones de gobierno provincial. Pero nada más lejos de la realidad; como se acaba de mencionar y se tendrá ocasión de comprobar, los principales incitadores de las acciones favorables a la transformación del sistema aduanero guipuzcoano fueron los mencionados “habilitados”. Un reducido círculo de grandes comerciantes de San Sebastián que a fin de

762 “...El Rey está enterado de las furtivas extracciones de oro y plata que se hacen a dominios extraños por los puertos y pasos del territorio de esa Provincia, por no celarse con la vigilancia que corresponde un punto en que tanto interesa el bien de sus estados, y en su inteligencia me manda S M decir a V S que es su Real animo que no se permita ni disimule por la Provincia a nadie el paso de dinero alguno a otros dominios que no sea en virtud de sus reales permisos o para la compra de los frutos que necesite la Provincia segun la cantidad que S M la acuerde y con los pasaportes que diere de ella, conforme lo pida la necesidad, el capitán general reglado al Real // (fol. r.) Decreto expedido sobre este particular en 13 de mayo de este año...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/90).

763 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/9/15; JD IM, 1/9/16; JD IM, 1/9/17; JD IM, 1/9/18; JD IM, 1/9/20; JD IM, 1/9/22; JD IM, 1/9/24; JD IM, 1/9/25.

764 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/9/15; JD IM, 1/9/16; JD IM, 1/9/17; JD IM, 1/7/89; JD IM, 1/7/90.

satisfacer sus intereses comerciales y ansias de riqueza no dudaron en aprovecharse de todas las ventajas que el marco foral les confería como a vecinos de Gipuzkoa sobre cualquier otro súbdito de la Corona, pero de ninguna manera se mostraban dispuestos a aceptar las consecuencias no tan favorables para sus intereses que ello suponía. Estos habilitados, valiéndose de las exenciones y privilegios que el marco foral y las innovaciones promovidas por las autoridades de marina y de la Corona les reportaban, en la práctica llegaron a disfrutar de unas ventajas idénticas a las de los asentistas que operaban al servicio del rey⁷⁶⁵. Aunque sin ostentar la denominación de asentista, gozaban como aquéllos del ejercicio de una actividad en exclusiva, de diversos privilegios y exenciones comerciales y fiscales, de apoyo de una institución, en este caso de la Provincia, e, incluso, de cierta impunidad para dedicarse al contrabando⁷⁶⁶.

En este contexto se suscitó el enfrentamiento con los comerciantes extranjeros, cuando a propuesta del Consulado, las Juntas Generales de 1761, reunidas en Azpeitia, decretaron que los comerciantes matriculados en dicho Consulado tuvieran preferencia sobre los extranjeros en la obtención de permisos de extracción de dinero e importación de víveres⁷⁶⁷. Este enfrentamiento estaba en la raíz del conflicto resurgido entre los comerciantes naturales y extranjeros en 1760, en torno a la venta al por menor. Los naturales querían impedir que los extranjeros vendieran al por menor en San Sebastián por lo que propusieron su expulsión. La Provincia apoyó el derecho de los comerciantes extranjeros a residir en San Sebastián, pero

765 Este exclusivo círculo de grandes comerciantes donostiarras que constituían los habilitados contaban con un ejemplo muy cercano de formación de otro similar conjunto de “habilitados” y de adecuación a sus intereses de todo un sistema de administración y gobierno político, concretamente el caso alavés. En 1736 a fin de mitigar el intenso contrabando de tabaco que se producía en las provincias vascas al amparo de sus exenciones fiscales la Corona trató de imponer una “regulación” de la cantidad de tabaco necesaria para el abasto de cada territorio, prohibiéndose la introducción de más cantidad de tabaco de lo así estipulado. Además se proponía que el citado abasto se realizara de las existencias de los Reales almacenes a módicos precios. Las autoridades de los territorios vascos se opusieron, pero en 1742 la Provincia de Álava alcanzó un acuerdo con el Gobernador Subdelegado de las Rentas Generales del Distrito de Cantabria por el que se establecía un sistema de tiendas públicas encargadas de vender libremente pero en exclusiva el tabaco destinado al abastecimiento de sus habitantes. La base del acuerdo consistía en una drástica limitación de las guías o pases concedidos por el Diputado General sólo a determinados comerciantes y arrieros encargados de traer desde las provincias costeras el tabaco necesario para el abastecimiento de Álava y el establecimiento de un número limitado de tiendas por todo el territorio que actuarían como “estancos”. Tal como advierte Angulo, “...De este modo, los comerciantes vitorianos y Vitoria se erigieron automáticamente en los primordiales abastecedores de la provincia mientras que el Diputado General actuaba como fiscalizador del buen funcionamiento de este sistema.”. Tal como advierte este autor, se creó un “novedoso sistema” que conjugaba los intereses de la Corona en la lucha contra el contrabando y los de las autoridades de la Provincia favorables a asegurar el abasto público de tabaco. Pero al mismo tiempo se creaba un mecanismo muy adecuado para el afianzamiento de los intereses y de los procedimientos comerciales legales e ilegales de un reducido conjunto de comerciantes vitorianos que en adelante disfrutarían de la “habilitación” provincial para la importación del tabaco y su distribución por todos los mercados locales (ANGULO MORALES, A.: “Comercialización y contrabando...”, op. cit., pp. 28-40).

766 Acerca de los procedimientos, características y fraudes de los asentistas de los siglos XVII y XVIII, véanse: DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: “Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de jarcia para la Armada española”, *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 2 (2001); TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las reglas de juego cambian...”, op. cit., pp. 487-511; Idem: “El Banco de San Carlos y el negocio del tabaco...”, op. cit., pp. 105-150; Idem: “<<Servir al rey>>, más una comisión...”, op. cit., pp. 149-166; SANZ AYÁN, C.: *Los banqueros de Carlos II...*, op. cit.

767 B.K.M., 50.513.

las gestiones de los extranjeros para poder comerciar con total libertad se extendieron hasta 1770⁷⁶⁸. Otro episodio del enfrentamiento fue el que transcurrió en torno a la presencia de los cónsules extranjeros, quienes fomentaban que el tráfico comercial de víveres y demás productos extranjeros se concentrase en manos de comerciantes compatriotas. El Consulado consiguió que la Real Cédula de 1765 limitara las facultades de los cónsules extranjeros a las correspondientes a un simple agente⁷⁶⁹. En suma, se estaba produciendo una verdadera lucha por el control de la negociación -tanto su importación, como venta al por menor- de productos alimenticios y demás productos provenientes del extranjero, que constituía un negocio muy lucrativo. Por supuesto, los comerciantes de San Sebastián de ninguna manera se mostraban dispuestos a que este negocio quedase en manos de los extranjeros, exclusivamente.

Las autoridades de marina emprendieron una política, en cierto modo, favorable a los intereses de estos grandes comerciantes de San Sebastián, al tiempo que suscitaban su enfrentamiento con las autoridades de la Provincia. La Provincia también era favorable, en principio, a la ampliación de las facilidades para la importación de productos extranjeros, así en 1762 elevó un memorial solicitando la autorización de las importaciones de víveres de Inglaterra, interrumpidas a consecuencia de la Guerra de los Siete Años⁷⁷⁰. Sin embargo, la ambición de los grandes comerciantes, alimentada por las autoridades de marina, desembocaría en el enfrentamiento. Efectivamente, en 1765 una Real Cédula ampliaba notablemente la autorización de las importaciones de productos extranjeros⁷⁷¹. Además de los víveres correspondientes a los 300.000 pesos autorizados para su extracción, permitía la libre importación, a cambio de dinero, de todo tipo de productos extranjeros. Autorización contraria a la normativa vigente desde la Real Cédula de 1597, que ordenaba que únicamente la cuarta parte de la carga de los barcos, que aportasen víveres, se compusiese de productos extranjeros. Pero añadía que para la obtención de la autorización o pasaporte emitido por el Capitán General, imprescindible para la extracción de dinero en retorno de todo tipo de productos extranjeros, al margen de los víveres, los comerciantes debían abonar el 3 % de la cantidad autorizada⁷⁷². Esta Real Cédula, que recordaba a las licencias de saca concedidas por

768 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/94.

769 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/107.

770 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/96.

771 En este contexto dieron también comienzo las habilitaciones concedidas a determinados grandes comerciantes para importar en exclusiva el tabaco necesario para el consumo interno de Gipuzkoa. Esta política desembocaría después de la Guerra de la Convención en la asunción por la Provincia de la habilitación del tabaco. La Provincia designó a cuatro casas de comercio de San Sebastián para que se encargaran de la gestión del abastecimiento del tabaco, creando la “Caja de la Adehala” encargada de la recaudación de la renta que a cambio entregaban éstos por la habilitación. Véase: ANGULO MORALES, A.: “Comercialización y contrabando...”, op. cit., pp. 40-43; MUGARTEGUI, I.: *Hacienda y fiscalidad en Guipúzcoa durante el Antiguo Régimen 1700-1814*. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, 1990, p. 168.

772 “...El Rey ha resuelto que por ahora y hasta nueva orden se permitan entrar en los puertos de esa Provincia todas las embarcaciones que arriven a ellos, aunque no traigan repartida su carga en las quatro partes que señala la Real Cedula del año de 1597 la qual quiere SM quede en su fuerza y rigor para en lo demas que previene; y que en quanto a la saca de dinero, solo se permita franca de derechos y en quenta de los trescientos mil pesos, que SM ha concedido en este año a la Provincia, el importe de los comestibles que tragesen y se tomasen para su consumo en ella; pues el que produgeren los demas generos, si quisiere extraerse en dinero se permitira, pagando un tres por ciento de

la Corona en el siglo XVII, en aparente oposición a su política económica tendente a limitar las extracciones monetarias y el contrabando, por una parte, suponía una ampliación de las facultades de los grandes comerciantes guipuzcoanos para extraer moneda al extranjero, con lo que satisfacía plenamente sus intereses. Ello induce a pensar que buscaba otros objetivos soterrados. Por otra, implicaba la aplicación, de hecho, de una tarifa aduanera sobre las importaciones de productos extranjeros que deberían contribuir los comerciantes a la hora de obtener los pasaportes o permisos de extracción de dinero para la adquisición de géneros extranjeros. Con lo que queda claro que los mencionados objetivos soterrados de esta cédula eran los de incidir en la ampliación de la discordia por la cuestión aduanera entre los distintos intereses participantes en la economía marítima de Gipuzkoa.

Estos objetivos de las autoridades de la Corona, especialmente de marina, se hacen más patentes en el conflicto que, a partir de estas fechas, se suscitó en torno a la extracción o exportación de víveres, especialmente cereales, desde Gipuzkoa. Dicha práctica, prohibida por los Fueros y la legislación real, fue hasta mediados del siglo XVIII perseguida. Pero a partir de entonces se produjeron importantes cambios en la comercialización de víveres. La iniciativa surgió de los grandes cosecheros de cereales de Castilla que en 1756 obtuvieron el permiso de exportación de sus excedentes -cereales, vinos y aguardientes- al extranjero por los puertos del Cantábrico. La medida, pretendía además potenciar la flota autóctona, pues contemplaba que en caso de que se extrajeran en barcos naturales, dichos productos estarían exentos de pagar derechos reales, en adelante aplicados únicamente a los extraídos en barcos extranjeros. Con el propósito de evitar carestías, autorizaban las extracciones siempre que los precios no excedieran de los 16 reales por fanega de trigo en las fronteras interiores y de los 20 en los puertos marítimos. Limitación, que otra Real Cédula de 1757 ampliaba a 27 reales por fanega, considerando que dada la lejanía de los puertos cántabros y asturianos de las zonas de producción castellanas siempre excedía su precio de los 20 reales⁷⁷³.

Aunque no hacía mención específica de Gipuzkoa, estas reales cédulas debieron satisfacer mucho, tanto a los grandes comerciantes de San Sebastián, que controlaban el tráfico de productos alimenticios, como a los cosecheros de sidra de San Sebastián, miembros de la élite urbana de la ciudad, muchos de ellos comerciantes, así como a los grandes rentistas, perceptores de, más o menos, importantes excedentes de maíz⁷⁷⁴. Efectivamente, a medida que se agravaba la crisis de las pesquerías naturales y especialmente labortanas, hecho evidenciado por la drástica y paulatina reducción del número de pesqueros que invernaban en Pasaia, los cosecheros, sobre todo de sidras, fueron perdiendo su principal cliente. La alternativa que les quedaba era la exportación. Así, ya en 1754 la Diputación advertía a San

extraccion...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/88).

773 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/89.

774 Los historiadores que han tratado la historia del agro guipuzcoano señalan que a lo largo, sobre todo del siglo XVIII, la generalización del cultivo del maíz vino acompañado por la concentración de la propiedad de las tierras en manos de unos pocos propietarios rentistas, quienes, además, ostentarían el control sobre la comercialización de los excedentes. Véanse entre otros: BILBAO, L.M.: “Crisis y reconstrucción...”, op. cit.; FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen...*, op. cit.; URRUTIKOETXEA, J.: “*En una mesa y compañía*”. *Caserío y familia campesina en la crisis de la “sociedad tradicional”*, Irún, 1766-1845. *Mundaiz*, 11 (1992).

Sebastián que no tolerase las exportaciones de maíz, tal como ordenaban los Fueros⁷⁷⁵. Los cosecheros de sidra de San Sebastián, valiéndose de la famosa libertad de comercio de cereales, decretada por la Corona en 1765, obtuvieron a finales de ese mismo año una Real Ejecutoria en contra del concejo de la ciudad, autorizando la libre venta y exportación de sidra⁷⁷⁶.

Los grandes comerciantes de San Sebastián que negociaban con víveres extranjeros importados, en principio, para el abasto de la provincia, amparándose en dicho libre comercio de cereales, incrementaron la práctica, hasta entonces soterrada, de la reexportación de dichos cereales extranjeros a otros territorios de la cornisa cantábrica. En este momento se evidenciaron las manipulaciones de la Corona. Efectivamente, ante el hecho de que de las 133 embarcaciones cargadas de víveres que en 1765 arribaron a San Sebastián, 19 se expidieron hacia Castilla (Cantabria) y Galicia, una Real Orden de principios de 1766 prohibía dicha práctica. La causa por la que se mandaba esta prohibición era la inexistencia de aduanas en la costa y advertía con eliminar, por la misma razón, el permiso de extracción de dinero para adquirir géneros no comestibles, a cambio del importe del impuesto del 3 %⁷⁷⁷. Es decir, la Corona comenzaba a condicionar la pervivencia de las autorizaciones y permisos de extracción de dinero para la adquisición de víveres y mercancías extranjeras, algunos aparentemente contrarios a sus intereses generales, concedidos en el transcurso de pocos años, a que se trasladasen las aduanas a la costa. No obstante el Consulado de San Sebastián inició gestiones en la Corte y en 1770 obtuvo la autorización real de las exportaciones de cereales⁷⁷⁸. Posteriormente, se procedió a dificultar los intercambios con el interior peninsular, sobre todo, con Navarra mediante el incremento de los derechos exigidos en las aduanillas, de manera que comenzaron a cobrar un derecho del 4% a las extracciones monetarias inferiores a la cantidad de los 100 pesos que se hacían a Navarra para la compra de víveres y demás mercancías; derecho equivalente al que se exigía para la extracción del

775 A.G.G.-G.A.O., R.47.

776 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/42.

777 "...Sin embargo de lo que tengo manifestado a VS relativamente al permiso que solicita de extraer dinero de estos Dominios para emplearlo en las compras de los abastos que necesita para sus naturales: Debo ahora decir a VS que tiene el Rey noticia de que en el puerto de San Sebastian se hace comercio de hacer venir generos de fuera del Reyno, con pretexto de que son para el abasto de la Provincia, y luego despues se cargan nuevamente y se transportan a Galicia y Castilla, para darles salida; de lo que resulta que el permiso que se pide de la extraccion del dinero no es todo para los comestibles que la // (fol. r.) Provincia ha de menester para su manutencion: pues de ciento treynta y tres embarcaciones que en el año ultimo de 1765 se han entrado con varios generos y comestibles en el referido puerto de San Sebastián, las dieznueve retornaron cargadas de trigo para Castilla y Galicia, y se ha extraido el dinero de su importe como consumido en el Pais: Lo que participo a VS para su inteligencia y gobierno, en el concepto de que tampoco vendria SM en concederle extraccion alguna de moneda con el derecho del tres por ciento, respecto de no haber aduana en sus puertos..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/9/19). Era también patente el descontento popular. Como muestra, en las capitulaciones redactadas en Getaria por los amotinados en la "Machinada" de 1766, entre otras, se reclamaba la tasación de los precios del trigo y de la sal importados por vía marítima. Véase: ALBERDI LONBIDE, X. – RILOVA JERICÓ, C.: "¿Una rebelión de tierra adentro...", op. cit.; SÁNCHEZ, J. - PIQUERO, S.: "El Zarauz tradicional...", op. cit., pp.: 288-294.

778 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/92.

dinero a Francia. Las que excedían de esa cantidad precisaban un permiso real específico⁷⁷⁹.

Este hecho no supuso la remisión de las maniobras de las autoridades reales, al contrario, pues como consecuencia, en lo sucesivo, el conflicto en torno a las exportaciones de cereales se trasladó al ámbito provincial, enfrentando a sus autoridades con los grandes comerciantes y cosecheros-rentistas. Paradójicamente, y como clara muestra de los conflictos de intereses que se estaban produciendo entre distintos grupos, la ciudad de San Sebastián, la más poblada de Gipuzkoa, encabezó las iniciativas en pos de la prohibición de las exportaciones de maíz de cosecha propia. En 1772 elevó un memorial a la Provincia solicitando dicha prohibición. La Diputación recurrió a la consulta de las restantes principales villas comerciales - Mondragón, Tolosa, Hernani, Deba y Azpeitia-, cuyos gobiernos estaban controlados, precisamente, por los grandes propietarios, rentistas y comerciantes. Significativamente, ninguna se mostró conforme con la absoluta prohibición, aunque sí admitían la necesidad de su regulación por la Provincia, ya que, tal como afirmaba don Manuel de Aramburu Miner, alcalde de Hernani “...por una economía, tal vez, no bien entendida a favor del comun no deven desatenderse las utilidades de los cosecheros que componen una principalísima parte y la mas importante del reyno, con quienes vive mutuamente el resto de las jentes...”⁷⁸⁰. También recurrió a sus consultores juristas, quienes dictaminaron a favor de la prohibición de las exportaciones de maíz. La Provincia, considerando que se debía asegurar el barato abastecimiento alimenticio de sus habitantes, inició acciones en la Corte a fin de obtener la prohibición. Las autoridades de la Corona, en vez de adoptar una decisión clara y firme, mantuvieron una postura ambigua, presumiblemente, a fin de sembrar el desconcierto entre los grandes comerciantes de San Sebastián. Efectivamente, al tiempo que en 1776 el Capitán General de Gipuzkoa ordenaba la prohibición de la reexportación de cereales extranjeros, a pesar de los inconvenientes que, en palabras del Consulado, acarrearía ello al comercio⁷⁸¹, las gestiones de la Provincia a favor de ordenar la prohibición de la exportación de cereales de cosecha propia no surtieron efecto, tal como informaba el licenciado don Vicente Juan de Oro Miota, tras una nueva propuesta de prohibición lanzada por San Sebastián en 1781⁷⁸².

Pero el catalizador de la definitiva división entre los favorables al mantenimiento de las

779 “...es mui gravoso al comercio de esta provincia el adeudo de quatro por cientto que se haze en las aduanillas a todo dinero que pasa a Navarra desde ella de cien pesos abajo, a lo que se procede en virtud de resolucion de SM que manda tambien que el dinero que se dirige a Francia no excediendo de los cien pesos adeude el quatro por ciento y superando la cantidad señalada no se permita el pase ni se franquee guia sin prebio real permiso...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/7/87).

780 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/90.

781 “...es ttavien novedad que acarrearía gravísimos ynconvenientes al estteril districcto de VS, y al comercio que se retrasaría a conducir granos, si contra lo que el Real y Supremo Consexo de Castilla tiene dispuestto para todo el reino en Real Cedula de 11 de jullio de 1765 y lo acordado tamvien por aquel supremo tribunal a ynstancia mia en Real Despacho de de 19 de julio del año de 1770, se huviese de extablecer en solo el districcto de VS semejante restrriccion, en tiempo en que, o por el demasiado concurso de granos atraídos por el comercio o por otras circunsttancias, no tubiese el comerciantte la liverttad de extraerlos, como lo tiene declarado el Supremo Consexo...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/92).

782 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/98.

aduanas en el interior y sus oponentes fueron los decretos de libre comercio con las colonias americanas, promulgadas entre 1765⁷⁸³, coincidiendo con el decreto de libre comercio de granos, y 1778. Con la habilitación en 1765 de puertos tan cercanos, como Santander, se ampliaban las posibilidades de participación de los comerciantes en el comercio colonial, lo cual se materializó en la potenciación de la flota y navegación particulares. El resurgir de la flota mercante guipuzcoana se debió a diversos factores, algunos de los cuales ya han sido mencionados a lo largo de este trabajo. En primer lugar, el éxito de la Compañía de Caracas posibilitó la acumulación de capitales y creó un clima de seguridad para el desarrollo del comercio, imprescindibles para la inversión de los particulares en la compra y construcción de barcos. En segundo lugar, la autorización de las extracciones de madera, destinada a los arsenales de la Armada a partir de la promulgación de la ordenanza particular de montes de Gipuzkoa, produjo, sobre todo en las décadas finales del siglo XVIII, el despegue comercial de los pequeños puertos de la provincia. Además de puertos como Zumaia y Orio, destacaron Hondarribia, de donde se extraían maderas y remos de Navarra, especialmente por la Compañía de Caracas, y Deba, de donde se hacía lo propio con la madera alavesa. En tercer lugar, como se acaba de mencionar, las reformas introducidas en la regulación de las extracciones de moneda al extranjero y del comercio de víveres, fomentaron también, los intereses de los comerciantes y la navegación de barcos naturales. A este respecto, es muy significativa, acerca del crecimiento experimentado por la flota, la advertencia lanzada en 1787 por el Ministro de Marina de San Sebastián a los propietarios de los barcos que navegaban hacia Inglaterra. El embajador de España en Londres le había comunicado del peligro que los barcos naturales corrían de ser apresados por las autoridades británicas cuando acudían a aquellos puertos cargados de aguardiente y otros productos⁷⁸⁴, pues según la famosa Acta de Navegación de 1651, esta actividad estaba limitada a los barcos ingleses. En suma, la liberalización del mercado de productos agrícolas castellanos había contribuido también al incremento de la navegación autóctona. (Véase los cuadros nº 5, 10, 11, 12, 13 y 18 del Apéndice Estadístico).

Son incuestionables los datos referentes al crecimiento de la flota mercante particular durante la segunda mitad del siglo XVIII, figurando entre los principales propietarios de las embarcaciones algunos de los grandes comerciantes “habilitados” de San Sebastián, como don Diego de Echagüe dueño de dos fragatas y un bergantín o don José Ventura de Aranalde dueño de otras dos fragatas⁷⁸⁵. Si en la encuesta realizada en 1751 se contabilizaban, aparte de los de la Compañía de Caracas, únicamente 5 barcos mercantes -un navío de 300 toneladas de la Compañía Ballenera, otro de 800 toneladas de don Nicolás Daragorri, ambos dedicados al transporte de maderas al Ferrol, y tres menores de 100 toneladas, adquiridas en Plentzia-⁷⁸⁶,

783 FISHER, J.: *Commercial relations between...*, op. cit.; Idem: *Relaciones económicas...*, op. cit.; GARATE OJANGUREN, M.: “San Sebastián y el comercio libre...”, op. cit.; MIGUEL, I.: *El comercio hispano americano...*, op. cit.; TORIJA HERRERA, C.: *El libre comercio vasco con América*. Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1985.

784 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/101.

785 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Compañías de Navegación, Leg. 7187.

786 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/79.

en 1787 la situación era totalmente inversa. Había un total de 49 mercantes matriculados en Gipuzkoa, 16 pertenecientes a la Real Compañía de Filipinas y los restantes 33 a particulares⁷⁸⁷. Antes, se apuntaba que la mayoría de la marinería guipuzcoana se enrolaba preferentemente en los barcos de la Compañía de Caracas hasta que a partir de los años 70, la Guipuzcoana comenzó a mostrar signos de incapacidad para contratar a toda la marinería disponible. Consecuentemente, los excedentes de mano de obra comenzaron a enrolarse, progresivamente, en las embarcaciones particulares. Con todo, parte importante de las tripulaciones de los particulares se componían de foráneos, tanto franceses como españoles.

Extremo, que se corrobora con los hechos acaecidos tras el apresamiento, durante la Guerra de Independencia Norteamericana (1778-1783), cometido por una escuadra británica, del convoy de la Compañía de Caracas integrada por el grueso de su flota. Más de 1.600 marineros guipuzcoanos fueron hechos prisioneros y otros 600 quedaron inmovilizados en Caracas al interrumpir su giro la Compañía⁷⁸⁸. En esta situación y ante la persistencia de la Armada en la solicitud del alistamiento de más marineros, las Juntas Generales de 1781, celebradas en Ordizia, decidieron emprender una encuesta para averiguar el número de marineros existentes en la provincia. El panorama era desolador, sin embargo comprobaron que en Pasaia se estaban aprestando 6 fragatas de particulares con destino a Indias, pertenecientes dos a don José Antonio de Campos y las restantes a don Juan Bautista de Doble, don Diego de Echagüe, don Francisco de Barandiaran y don Manuel de Parraga, todos comerciantes de San Sebastián. De orden de la Diputación los alcaldes de San Sebastián mandaron la detención de todos estos barcos a fin de que dispusieran de parte de sus tripulaciones para atender a las demandas de la Armada. No obstante, comprobaron que aún no tenían alistadas las tripulaciones y que la mayoría de los marineros que se encargaban de las labores de apresto eran forasteros: franceses, andaluces y vizcaínos. Entonces, los alcaldes de San Sebastián procedieron a apresar 27 marineros que días antes habían regresado desde La Habana en las dos fragatas de don José Antonio de Campos y ahora se empleaban en dichas labores de apresto de las embarcaciones. De estos 27, tan sólo 3 eran vecinos de localidades costeras de Gipuzkoa (de Oiartzun, Pasaia y San Sebastián, respectivamente) y otros 6 eran del interior de la provincia, la mayoría del valle del Deba y armeros de oficio (1 de Tolosa, 1 de Aretxabaleta, 2 armeros de Elgoibar y otros 2 armeros de Placencia de las Armas). Los restantes 18 eran forasteros, 3 navarros, 2 alaveses y 13 vizcaínos (1 de Otxandio y los 12 restantes pescadores de Lekeitio)⁷⁸⁹. Se corrobora, por tanto, la presencia mínima de marineros guipuzcoanos en estas embarcaciones.

En este contexto se produjo la ampliación de los decretos de libre comercio con las colonias americanas de 1778. Nuevamente, los territorios vascos quedaron al margen de la habilitación, pues la Corona exigía, como contrapartida, el traslado de las aduanas del interior a la costa. Los grandes comerciantes de San Sebastián, tanto participantes en el comercio

787 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Compañías de Navegación, Leg. 7187.

788 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/99.

789 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/93.

colonial, por medio de embarcaciones propias o ajenas, como los habilitados para el comercio de importación de víveres, coloniales y demás productos extranjeros, obviamente, se mostraron favorables a la habilitación y al subsiguientes traslado aduanero⁷⁹⁰. Paralelamente, el Consulado también remitió otro memorial a favor de la habilitación. La división de pareceres en torno a la cuestión aduanera sería explotada y fomentada por la Corona en su propósito último de mitigar el contrabando, que por Gipuzkoa, se realizaba merced a sus peculiaridades aduaneras. A tal fin, el reglamento de libre comercio constituyó un instrumento de primer orden combinado con las crecientes acciones desestabilizadoras e intrusistas de las autoridades de marina. Efectivamente, a pesar de las protestas de todos los sectores implicados en la disputa, tanto favorables como contrarios al traslado aduanero, en 1779 se elaboró un ordenamiento específico, publicado en 1780, para la aplicación en Gipuzkoa del reglamento de libre comercio de 1778. La participación guipuzcoana en el comercio colonial continuaría, como hasta entonces, con el modelo de compañía única, la de Caracas. Sin embargo, en la práctica, la aplicación de este reglamento supuso, por una parte, el sometimiento de las prácticas mercantiles de la Compañía a los estrictos controles y procedimientos propios de una aduana y, por otra, la aplicación del derecho de extranjería, con todos los gravámenes correspondientes, sobre todos los productos que desde Gipuzkoa se introducían en el resto de los territorios de la Corona. Las gestiones de la Provincia en contra de la imposición de este reglamento fueron respondidas con la amenaza de que, en caso de no aceptarla, se privaría a Gipuzkoa del disfrute del comercio de la Compañía de Caracas. Este reglamento agudizó las dificultades de la Compañía hasta que los nefastos acontecimientos, sucedidos durante la Guerra de Independencia Norteamericana, precipitaron su extinción⁷⁹¹.

790 En un extenso memorial remitido a la Provincia, entre otras se expresaba: "...Otros diran sino utilizan en este comercio libre sino quatro comerciantes de San Sevastian y tal qual Ferron que quiera arriesgarse a embiar alguna partida de fierro de su cuenta para qué nos hemos de empeñar en poner en esta Provincia el comercio libre ? Aunque no hubiese en toda la Provincia sino algunos sugetos determinados que tubieren ganancia o provecho no siguiendose daño a los demas como sucede en los terminos en que se propone en este escrito sobre comercio, debia admitirse, y siendo tantos los que interesan en el comercio de San Sevastian y en las Ferrerias porqué no se ha de admitir ? Y no solo son estos los que interesan, pues aunque el maior y el principal ynteres es de ellos, secundariamente ynteresan todos o los mas de la Provincia, todos me confesaran que la abundancia es causa de que se abarate el genero que abunda nadie podra negarme que [si] recibio en qualquiera Pais los generos de primera mano es causa de recibirlos con mas conveniencia por que en todas aquellas manos por donde pasa siempre deja alguna utilidad y todo esto sale del que consume el genero. No es menor el interes que redund a todo el Pais en que el comercio del fierro este boyante pues de sus ventajas resulta el maior valor // (fol. r.) del carbon y el acrecentamiento de jornales y acarretos en el maior valor del carbon interesan todas las villas y particulares que tienen montazgo, en la subida de jornales y acarretos todos los que se emplean en ellos y vease aora si no son mas que quatro o cinco comerciantes los que interesan.

Supuesto pues que los inconvenientes que acarrea a la Provincia y a sus naturales son de ningun momento respecto a las utilidades que promete el libre comercio de las Americas parece no puede haver duda en admitirle caso que el Real Ministerio ofrezca a las Provincias esentas sin hacer novedad en sus antiguas libertades pagando por los generos que se quieran conducir a las Americas los mismos derechos que en los demas puertos havilitados y que merece aun ser solicitado por ellas caso que no nos le ofrezcan pues no se puede creer que nuestro Catholico Monarca que nos ha guardado hasta aora nuestras antiguas libertades y que solo aspira al maior vien de sus vasallos y con este fin ha repetido a tantos puertos havilitados del Reyno el comercio que antes estaba estancado en Cadiz, para que de este modo se puedan extraer con mas facilidad los generos que aqui nos sobran y traernos de las Americas lo que falta, no las quiere quitar aora sin haver dado el menor motivo..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/101).

791 A la hora de establecer las responsabilidades de la extinción de la Real Compañía Guipúzcoana de Caracas no se deben obviar las maniobras emprendidas por algunos miembros de las élites de grandes comerciantes de San Sebastián o de Vitoria. Aunque por ahora no se disponga de muchos datos que contribuyan a reforzar esta hipótesis, es realmente significativo el contenido de una misiva remitida por el comerciante vitoriano Felipe de Ugarte y Larrea

Pese a ello, este modelo comercial de compañía única continuó en vigor con su heredera, la Compañía de Filipinas⁷⁹².

La aplicación del reglamento de libre comercio en Gipuzkoa se combinó con el incremento de las maniobras de las autoridades de marina que incidían especialmente en las contradicciones y enfrentamientos existentes en el seno de la economía marítima del momento. El mismo año de 1779 el Ministro de Marina de San Sebastián, valiéndose de una Real Cédula que ordenaba a las autoridades de marina que tuviesen especial celo en evitar que ningún barco transportase víveres hacia Gibraltar, ordenó al Consulado de San Sebastián que le remitiese una nómina mensual del tráfico de barcos naturales que zarparan desde San Sebastián. Hizo lo propio con los alcaldes de San Sebastián a quienes competía la jurisdicción sobre los registros de los navíos y la concesión de licencias de carga y descarga. El Consulado y los alcaldes de San Sebastián recurrieron al consejo de la Provincia. La Diputación advirtió al Ministro de Marina que la expedición de las licencias de carga y descarga y su control competía a los alcaldes de las villas y que no se entrometiera en ello, a lo que replicó que no era su intención interferir en dicha jurisdicción⁷⁹³.

Tras los nefastos acontecimientos de la Guerra de la Independencia Norteamericana, tanto la Corona como sus autoridades de marina agudizaron sus acciones. Las autoridades de marina a fin de suscitar el descontento interno entre los comerciantes e inversores navales y la marinería, fomentaron la opinión de que el incremento de sus problemas se debía a las medidas que la Corona se veía forzada a adoptar para perseguir el contrabando que se desarrollaba al amparo de la intransigencia de las autoridades de la Provincia en mantener las aduanas en el interior. En lo que respecta a los marineros, en 1785 el Ministro de Marina de San Sebastián les denegó la concesión de la certificación necesaria para enrolarse en los mercantes que navegaban hacia América a quienes no hubiesen servido en la Armada durante la Guerra de Independencia Norteamericana. El problema era que la mayoría de los marineros guipuzcoanos no sirvieron durante esa campaña, pues tras el apresamiento del convoy de la Compañía de Caracas 1.600 marineros estuvieron presos en Inglaterra y 600 sin poder regresar de Venezuela. Tal como se expresaba en un memorial elevado por la Provincia al rey, las consecuencias eran nefastas para la marinería que, al no poder embarcarse en los barcos naturales, comenzó a emplearse en barcos de otros territorios foráneos, especialmente, en Francia, donde se produjo un renacer de las pesquerías transatlánticas tras la obtención en la Paz de Versalles (1783) del derecho de fortificar la isla de San Pedro y Miquelón⁷⁹⁴. A

a Francisco Cabarrús (ANGULO MORALES, A.: “Los comisionados del Banco Nacional..., op. cit., pp. 310-311). En esta carta, remitida en junio de 1782, proponía su disposición por adquirir algunas acciones del recién creado Banco de San Carlos a cambio de que Cabarrús procurara que se le concediera el asiento para la provisión de latón de las Reales Fábricas de Placencia de las Armas; asiento que hasta entonces había corrido siempre a cuenta de la Real Compañía Guipuzcoana. Hay que tener en cuenta que entre los accionistas y comisionados del Banco de San Carlos en San Sebastián figurarían grandes comerciantes y habilitados como don Diego de Echagüe, responsables de otras destacadas acciones y maniobras en contra de la inalterada pervivencia del sistema aduanero-comercial de Gipuzkoa, uno de cuyos pilares constituía la Real Compañía Guipuzcoana.

792 Véase al respecto: MIGUEL, I.: *El comercio hispanoamericano...*, op. cit.

793 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/90.

794 “...No puede ser conforme a las piadosas intenciones de VM ni conveniente para el fomento del comercio y

pesar de las gestiones emprendidas por la Provincia en la Corte, las autoridades de marina de San Sebastián perseveraron en su postura con nefastas consecuencias para el empleo de los marineros de Gipuzkoa. Los propietarios de los barcos, ante la inseguridad de disponer de mano de obra local, tanto por negarse el Ministro de Marina de San Sebastián a proporcionar a los marineros los certificados necesarios como por estar sujetos a repentinas levas de marinería, comenzaron a reclutar fuera, no sólo la marinería, sino incluso la oficialía de sus barcos, tal como exponía en 1787 el mayordomo de la Cofradía de Mareantes de San Sebastián al Consulado, al tiempo que solicitaba el traslado de esta demanda a las siguientes Juntas Generales de Gipuzkoa⁷⁹⁵.

Estas medidas tan lesivas para el empleo de la marinería guipuzcoana, además de provocar el desempleo, fomentaban su emigración, tanto a emplearse en embarcaciones de otros territorios, ajenos a Gipuzkoa como definitivamente a las Indias en busca de un nuevo modo de vida. A partir de estos momentos se incrementan en la documentación las noticias acerca de fenómenos como la presencia de “trovas” o polizones en los barcos destinados a las Indias, o como las deserciones en aquel destino de parte de las tripulaciones. Para contrarrestar esta desastrosa situación, en enero de 1790 el Consulado de San Sebastián elaboró el reglamento para el fomento de la pesca de bajura, ya analizado en el capítulo de la pesca del litoral, destinado a ofrecer una solución provisional y momentánea a la marinería desempleada y evitar, así, su pérdida y expatriación⁷⁹⁶.

Además de entorpecer su disponibilidad de marinería, el Ministro de Marina de San Sebastián emprendió otras iniciativas muy lesivas para los propietarios de la flota mercante guipuzcoana. Tras intentar en 1785 boicotear a la recientemente fundada Escuela de Náutica

marinería que queden excluidos de navegar a Yndias aquellos, que por causa de estar prisioneros en Ynglaterra y detenidos en Caracas no pudieron servir en la ultima guerra en los buques de VM sin culpa suya. Si se llevase a efecto dicha disposicion destruiria enteramente la marineria de Guipuzcoa, que no puede conservarse sin que los marineros tengan ocupacion en tiempo de paz en los viajes que se ofrecen, y siendo tanto el numero de marineros en Guipuzcoa que por las citadas casualidades no pudo servir en los buques del Rey en la ultima guerra, y no pudiendo emplearse en los demas viajes que se ofrecen dentro de Europa, es preciso e indispensable que tomen otro oficio para mantenerse o que salgan a servir fuera del Reyno, donde y especialmente en Francia admiten a los marineros novicios para las expediciones de pesqueria y otras que se consideran mas dificiles con el objeto de criar y conservarlos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/99).

795 “...Con este motivo tengo que representar a VS que la maior parte y quasi toda la marineria que existe aqui, se halla sin empleo para exercer su profesion, y la causa en parte parece que probiene de esto: como los mas de los capitanes de los navios que despachan los yndibiduos de este comercio para las Americas son de fuera de esta Provincia estos regularmente traen jente de sus paises para las tripulaciones, de donde dimana el daño, que palpablemente se deja conocer, por que cada vez se minora la marineria de la Provin- // (fol. r.) cia y quando esta pida jente para las levas, no vendran aquellos para suplir el hueco de estos: En esta atencion suplico a VS Tambien encargue a sus cavalleros priores, que han de marchar a la junta, traten por si puede remediar este incombiniente, providenciando que conpongan las tripulaciones de estas embarcaciones con jente y marineria de la Provincia, pues a los dueños no se les seguira ningun detrimento por esta disposicion, por que es constante que a nuestros naturales nadie les ha aventajado en la pericia, y la Provincia lograra tambien por este medio tener floreciente como siempre su marineria...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/97).

796 En el preámbulo del proyecto se afirmaba: “...este egercicio será solo capaz de remediar las muchas y graves necesidades que padece la marineria y sus familias expuestas a las malas conseqüencias inevitables de la miseria y falta de ocupación...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/109).

de San Sebastián, que surtía de pilotos a su flota⁷⁹⁷, comenzó a denegar la concesión de las patentes de navegación a los mercantes guipuzcoanos, documento imprescindible para la navegación legal. La Ordenanza de Marina de 1752 establecía que tras las pertinentes gestiones para averiguar la naturaleza, el propietario, el destino y demás requisitos de las embarcaciones y sus cargamentos, efectuadas por el Consulado, al Ministro de Marina competía únicamente la expedición de las patentes de navegación, sin entrometerse en las mencionadas formalidades. Pero a partir de 1785, valiéndose de la circunstancia de que algunos de los mercantes matriculados en San Sebastián pertenecían a comerciantes franceses, residentes en la ciudad, o a casas comerciales francesas que disponían de comisión o factor en la misma, interrumpió la expedición de patentes de navegación. El Ministro argumentaba que carecía de la certeza de que los barcos para los que se solicitaban las patentes fuesen verdaderamente propiedad de vecinos de la ciudad y de que los que figuraban como propietarios no fuesen meros testaferros de comerciantes extranjeros. En suma, lo que pretendía era arrebatar al Consulado la facultad de realizar dichas averiguaciones. Las penas impuestas por la ley a los mercantes que navegasen sin las correspondientes patentes incluían su confiscación, de manera que la negativa a proporcionarlas del Ministro de Marina de San Sebastián provocó la interrupción de la navegación de las embarcaciones naturales más allá de los límites marítimos de Gipuzkoa. En octubre de este año, el Consulado denunciaba que el Ministro de Marina de San Sebastián dejaba incluso de proporcionar patentes a los grandes buques que ocasionalmente transportaban piezas de gran tamaño -grandes anclas y piezas de madera- a los arsenales y que precisaban de dicho documento para dirigirse después a otros destinos fuera del departamento. Para ello se valía de la excusa de que, según lo prescrito por las ordenanzas de marina, no se precisaban de patentes de navegación para la pesca del litoral, la navegación de cabotaje y la que se realizaba dentro de los términos del departamento de El Ferrol, siendo suficiente una simple licencia expedida por los Ministros de Marina. Con ello obligaba a los mencionados mercantes que acudían al Ferrol a tener que regresar a San Sebastián únicamente a gestionar la obtención de la patente en cuestión en caso de que desearan dirigirse a otro destino fuera del departamento⁷⁹⁸.

797 "...no dar por bastantes los titulos nombramientos o vistos buenos del maestro de la Escuela de Nautica establecida en aquella ciudad presentados por los pilotos que intentan navegar a las Yndias, pretendiendo debe darlos el mismo comisario...

...en las reales ordenes de 13 de diciembre de 1784 y otra de 12 de julio de 1783 en que se digna SM a cojer bajo de su Real Proteccion la Escuela de Nautica establecida en San Sevastian a cargo de don Asencio de Amestoy y concederla las prerrogativas expresadas en dicha real orden de 12 de julio para el examen y aprobacion de pilotos primeros, segundos y pilotines que han de exercer estas plazas en las embarcaciones de pavellon de SM en la Carrera de Europa y de la America. El Consulado remitió copia testimoniada de estas reales ordenes al Ministro de marina y en su vista se aquieto y respondió que havia ya dado curso a los nombramientos y vistos buenos del maestro de Escuela de Nautica..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/99).

798 "...No solo intenta sino que se ha negado a dar Real Patente para los buques crecidos que casualmente tengan flete para alguno de los puertos del departamento, y quiere vayan con mera licencia sua como los pataches, fundado sin duda en el articulo 103, titulo 3 del tratado 10 de las ordenanzas generales de la Real Armada, sin embargo de que en este articulo se dice expresamente que las embarcaciones menores del trafico interior de los puertos, los barcos pescadores y los que para su comercio no haian de salir de las costas del departtamento no necesitan de otra patente para su exercicio regular o navegacion que de una licencia del ministro o subdelegado del puerto a que pertenezcan, los quales deberan consederlas // (fol. r.) libre y graciosamente a todos los matriculados que se la pidiesen; pero si hubieren de salir de las costas de su departtamento para pescar o comerciar en otras, deberan llevar pasaportte formal que exprese el parage a que se dirigen, el qual se les entregara igualmente sin embarazo ni costo alguno.

Este comisario de Marina no ignora que los buques maiores solo se fletan aqui con destino a los departtamentos

Las gestiones emprendidas por la Provincia en la Corte fueron infructuosas. En noviembre de 1785 el Secretario de Marina don Antonio Valdés comunicaba a la Provincia que cejara en sus inútiles empeños “...mayormente no habiendo motivo para producir agravios en que SM fie a un ministro suyo, en quien tiene depositadas las pattentes de navegacion, la averiguacion de las circunstancias de los sugetos a quienes las entrega...”⁷⁹⁹. Es más, a finales de 1786, una Real Orden que regulaba las emisiones de las patentes de navegación atribuía a los Ministros de Marina la ejecución de todas las gestiones necesarias para su expedición, eliminando así la intervención del Consulado de San Sebastián. En aplicación de esta orden, el Ministro de Marina de San Sebastián comenzó a exigir la obtención de la patente de navegación a todas las embarcaciones menores dedicadas al cabotaje y a la pesca del litoral que acudiesen a los puertos labortanos, destino habitual de estas embarcaciones y práctica autorizada por los Fueros y, hasta entonces, consentida por las autoridades de marina⁸⁰⁰. Tal como advertía el Consulado, su propósito era socavar y dificultar todas las prácticas de navegación, incluso, el transporte de cabotaje y la pesca que, además de sostener a la marinería, últimamente habían proporcionado la prosperidad comercial -especialmente el transporte de maderas y demás efectos navales a los astilleros de los arsenales de la Armada- a diversos municipios portuarios de Gipuzkoa. Estas acciones eran muy lesivas para la continuidad del tráfico comercial de Gipuzkoa, en un contexto en que en los vecinos puertos labortanos se aplicaba la libertad de comercio y exención total de impuestos, lo que acarreó la definitiva huida hacia Bayona y San Juan de Luz de parte importante del tráfico comercial con el interior peninsular a través de la frontera entre Navarra y Lapurdi⁸⁰¹.

para transporttar anclas del maior peso y piezas principales de madera para navios de guerra que no pueden llebar los pataches, a instancia de los comisarios de marina, ingenieros u otros encargados de esta comision, con la mira de pasar desde el Ferrol, donde no se encuentra flette, a Cadiz o al norte, viendose por lo mismo en la necesidad de tener Real Patente para seguir su viaje a esttos destinos o a qualquiera de ellos y de lo contrario en la de volver a este puerto o a el del Pasage de donde salio, a solicitarla, de que se seguirian al dueño de la embarcacion en sueldos y manutencion de la tripulacion mas gastos de lo que importarian sus fletes, sin contar los riesgos y el malogro no solo del tiempo, sino tambien de los flettes que en el intermedio podia ganar...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/99).

799 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/99.

800 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/108.

801 El Consulado exponía en 1785 a la Provincia en un memorial favorable a la construcción de la carretera de coches entre Gipuzkoa y Navarra que, “...de no efectuarse ira en aumento la decandencia de esta ciudad y de todo el País con lastimosa y total ruina de su aplaudida marineria terminando en un parosismo desgraciado, maiormente despues que se han havilitado tantos puertos de la Peninsula para el comercio directo de las Yndias y despues de haver faltado los beneficios de la compañía de ballenas, la pesca y navegacion de Terranova, haviedo tomado tambien tan vario y dudoso semblante las cosas de la Compañía de Caracas y las regalías de extraer plata para compra de abastos, a cuios manantiales se debio din duda la prosperidad del solar de VS en los tiempos pasados.

Aunque son diversas las causas que influyen a nuestras lamentables perdidas y atrasos me detendré solo en apuntar las principales mas inmediatas y urgentes para el remedio. La libertad de comercio establecida en la provincia de Labort y sus puertos de Baiona y San Juan de Luz constriñe y perjudica en gran manera al comercio de Guipuzcoa. Se ha retirado de aquella provincia las aduanas y resguardos que antes havia, quedando suprimidos los derechos reales que adeudaban los generos al tiempo de su ingreso en España. Siendo tambien ventajoso el porteo, se introducen copiosamente al reyno de Navarra por las tablas de Vera, Elizondo y otras de aquella frontera sin recargo de derechos sino solo unos cortos maravedis por la guia. En esta ciudad es menor el porteo y los generos que se llevan desde ella a Navarra adeudan los derechos reales llamados de Puerto Seco en las aduanillas de Tolosa, Ataun y Segura cobrandose despues en la Aduana de Pamplona otros maiores y nada inferiores a las que se exigen a los franceses...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/7/87).

Efectivamente, valiéndose de la facultad obtenida en la expedición de las patentes de navegación, el Ministro de Marina de San Sebastián, a partir de 1789, encaminó su ofensiva a entorpecer la floreciente actividad del transporte de maderas y de otros efectos navales a los arsenales de la Armada desde los puertos guipuzcoanos, ajenos a San Sebastián. Limitándose, por ley, su jurisdicción a los puertos de San Sebastián -la propia de la ciudad y la de Pasaia-, comenzó a usar el nombre de “Juez de Contrabando de Mar y Tierra en esta provincia de Gipuzkoa”⁸⁰². Al tiempo que la Provincia solicitaba al Secretario de Marina la destitución del Ministro de Marina, don Juan Antonio Enríquez, por los abusos que constantemente cometía⁸⁰³, éste oficial comenzó a hacer uso de su pretendida jurisdicción sobre los restantes puertos de Gipuzkoa, tal como anteriormente se mencionaba. En puertos como Deba, Zumaia o Hondarribia eran sus respectivos alcaldes los que concedían las licencias de navegación a las embarcaciones que de ellas zarpaban, especialmente las cargadas con maderas para los arsenales de la Armada. En agosto de 1789, el Interventor de Maderas -oficial encargado de contabilizar las maderas que se embarcaban con destino a los arsenales- del puerto de Deba, de orden del Ministro de Marina de San Sebastián, usurpó la jurisdicción del alcalde de la villa, concediendo el permiso de navegación a un barco de Mundaka cargado de maderas. Este caso no constituyó más que otra maniobra desestabilizadora del Ministro de Marina, pues, sabedor de que carecía de jurisdicción en este caso, tras la queja de la Provincia, ordenó al Interventor que no concediera más permisos de navegación. No obstante, a fines de 1790, el Interventor, de orden otra vez, del Ministro de Marina, volvió a interferir en la jurisdicción del alcalde de Deba, retirando el permiso de navegación a un barco de Plentzia que fue cargado con maderas para Cádiz por don José de Santa María, comerciante vitoriano, lo que se tradujo en nuevas quejas de la Provincia⁸⁰⁴. Acontecimientos, que volvieron a repetirse en 1793 de nuevo en Deba y también en Zumaia⁸⁰⁵.

En este contexto de ataques cometidos por las autoridades de marina contra el tráfico normal de maderas destinadas para la Armada, se produjeron también otros graves acontecimientos, ya descritos en el capítulo dedicado a la construcción naval, como las prohibiciones de exportar remos impuestas por el Ministro de Marina de San Sebastián a sus fabricantes a

802 “Dirijo a VS el adjunto edicto que este comisario de Marina ha mandado fijar en uno de los parages acostumbrados de esta ciudad anunciando al publico la venta de varios generos, en cuyo emcabazamiento advertira VS que se dice Juez del contrabando de mar y tierra en esta provincia de Guipuzcoa; Y como este dictado es para mi una novedad que con perjuicio de los privilegios de VS extiende la jurisdiccion del comisario, o del juez del contrabando de esta ciudad mas alla de lo que en mi entender se debe, me ha parecido de mi obligacion notificarlo a VS haciendola presente que por donde se sepa no tiene este Ministro titulo alguno del expresado juzgado, mas que una mera orden para que corra con el, y el de su antecesor se limitaba al de juez pribativo en esta ciudad...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/122).

803 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/124.

804 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/104.

805 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/128. En torno a estos conflictos jurisdiccionales con las autoridades de marina véanse también: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 118-119, 165-172; ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “La resistencia frente a la política de las autoridades de Marina...”, op. cit.

partir de 1788, lo que se tradujo en graves pérdidas para esta actividad auxiliar de la industria naval de Gipuzkoa⁸⁰⁶. Ni siquiera se salvó la Real Compañía de Filipinas de las acciones de Enríquez, quién decomisó una pequeña partida de cacao no registrada en la fragata *Santa Teresa* de la citada Compañía a su regreso a Pasaia desde Caracas. Juan Pedro de Goicoechea, el denunciado capitán de la fragata, acusaba ante el Consejo de Hacienda al Ministro de Marina de San Sebastián “...*que siempre se ha lisongeadado de arruinar a los pobres con frecuentes insultos...*” de cometer malos tratos, torturas, amenazas y sobornos para que los miembros de la tripulación declarasen a su favor. Con todo, el Consejo absolvió al capitán, a los tripulantes y a los comerciantes para quienes venía destinado el cacao decomisado⁸⁰⁷.

De todo lo expuesto se deduce que las autoridades de marina intrigaban para provocar el colapso de la economía marítima de Gipuzkoa, a fin de satisfacer los intereses económico-políticos de la Corona. Efectivamente, esta hipótesis se consolida aún más, si se tiene en cuenta que en 1790, a los pocos meses de que el Consulado redactara su proyecto para el fomento de la pesca de bajura como alternativa provisional para el mantenimiento de la marinería desempleada, una Real Orden mandaba que todas las embarcaciones que navegasen al extranjero, cualquiera que fueran sus características, incluidas por tanto las chalupas de pesca, debían proveerse de la patente de navegación expedida por el Ministro de Marina de San Sebastián. Ello se oponía a la práctica observada en todos los puertos de la provincia, de donde, eventualmente, acudían las chalupas de pesca a los puertos labortanos a comerciar con productos alimenticios sin licencia ni patente alguna⁸⁰⁸. En aplicación de esta orden, en octubre de 1790, el Ministro de Marina y Juez de Contrabando de San Sebastián inició acciones contra don José de Junibarbia, comerciante de San Sebastián, que invirtió en la adquisición de tres chalupas de pesca. Una de ellas, la *Nuestra Señora del Carmen*, fue denunciada por transportar algunas barricas de sidra desde Francia al puerto de Bermeo. Se le acusaba de los delitos de viajar a Francia sin el pertinente pasaporte o patente de navegación y de transportar sidra a Bizkaia, producto incluido en la lista de géneros de prohibida importación. Frente a esto, Junibarbia, alegó que no se debía dar por válido el decomiso, pues ninguna de las leyes existentes prohibían, expresamente, a las chalupas navegar a Francia y de acuerdo con la Capitulación de 1727 en Bizkaia y Gipuzkoa se podían introducir todo tipo de productos extranjeros destinados a su consumo interno. La Provincia consultó a sus abogados, quienes dictaminaron que, a pesar de que las Ordenanzas de Marina de 1751-1752 especificaban que, toda embarcación que navegase al extranjero debía proveerse de la patente de navegación, hasta ahora se había permitido por las autoridades de la Corona que las embarcaciones pesqueras acudieran libremente a los puertos labortanos a adquirir víveres o a vender sus capturas. De modo que consideraban que se debía solicitar al rey que se continuara permitiendo esta práctica; gestión que se encargó al Agente en Corte a fines de ese

806 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/64.

807 Juan Antonio Enríquez justificaba su proceder declarando que conocía perfectamente los entresijos de los fraudes que se cometían en Gipuzkoa “...siendo los mas ymbeterados los que se cometen a la ida de los baxeles de la Compañía de Filipinas a Caracas y a la buelta al puerto de Pasages, porque en mas de 60 años de practica en este giro quasi pribatibo han tenido los ynteresados ocasiones frequentes para aprender el modo de burlar la vigilancia de los Ministros Reales...” (A.H.N., Consejos Suprimidos, Consejo de Hacienda, Escribanía de Abuin, L. 34432 Exp. 30).

808 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/107; JD IM, 2/12/108.

mismo año⁸⁰⁹.

Esta política fue desastrosa para la flota mercante guipuzcoana. Si en 1787 se contabilizaban 49 buques en la matrícula de Gipuzkoa, en el plazo de cinco años se produjo una drástica reducción, contabilizándose en 1792 únicamente 18 mercantes⁸¹⁰. Por supuesto, el descontento entre los comerciantes y marineros debía ser enorme y se agudizó aun más con la nefasta política comercial aplicada por la Corona en la provincia. Las negativas repercusiones de esta política acarrearón además una fuerte disminución del tráfico comercial de las localidades del litoral como Orio o Hernani a partir de los años finales de la década de los 80 del siglo XVIII. Este descenso fue aún más grave en San Sebastián, la principal plaza mercantil guipuzcoana. Los ingresos que la ciudad percibía del arrendamiento, tanto del Peso Real de su lonja o rentería -que centralizaba la comercialización de todo tipo de mercancías que precisaban de pesaje-, como del Peso Real de la vena o mineral de hierro, que se importaba de las minas vizcaínas de Somorrostro, ubicada en el puerto de Santa Catalina, experimentaron un importante descenso. Lo mismo se observa en el Derecho de Toneladas que el Regidor Torrero cobraba a los barcos que arribaban al puerto de Pasaia. Es más, todos estos registros, al igual que los ingresos del Peso Real de la harina -específica para el pesado de los cereales que la ciudad importaba- que se habían mantenido bastante estables, en 1793 y 1794 experimentaron un incremento. Es decir, contra toda lógica los ingresos procedentes del tráfico comercial experimentaron una ligera tendencia al alza en plena Guerra de la Convención, lo cual es buena muestra de las nefastas consecuencias de la presión aplicada por las autoridades de marina; presión que debió disminuirse a raíz de los acontecimientos bélicos. (Véanse los cuadros nº5, 11, 13 y 18 del Apéndice Estadístico).

Efectivamente, en combinación con las maniobras de las autoridades de Marina, la legislación promovida por la Corona continuó repercutiendo gravemente, no sólo en contra del contrabando sino, incluso y ante todo, del comercio legal. En primer lugar, en 1783, a fin de acabar con la introducción ilegal de muselinas y otras telas de algodón extranjeras, la Corona prohibió absolutamente su importación. La Provincia remitió un memorial a la Corte solicitando su derogación e insistiendo en que incrementaría sus desvelos por perseguir el contrabando, que “...*si no resultan los favorables efectos que espero, no pendera de la ineficacia de mis providencias y deseos que no tienen limites en las satisfacciones de Su Magestad, sino de no admitir la materia un exterminio completo, como lo acredita la experiencia en las demas provincias maritimas mas resguardadas del reino...*”⁸¹¹. En suma, la Provincia trataba de discernir y separar el problema del contrabando de la existencia o no de aduanas en la costa.

En segundo lugar, con el único propósito aparente de acabar con la introducción fraudulenta de coloniales desde Gipuzkoa al interior peninsular, en 1786 se prohibió, absolutamente, la introducción de coloniales extranjeros. Las repercusiones sobre el comercio legal

809 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/122; JD IM, 2/12/107.

810 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/117.

811 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/115.

guipuzcoano fueron nefastas. Los grandes comerciantes de San Sebastián decidieron reiniciar sus gestiones para conseguir la habilitación de la ciudad y acabar, de una vez, con la presión de la Corona. El Consulado y el concejo de San Sebastián elaboraron en 1788 un plan por el que trataban de conjugar la habilitación para comerciar con Indias con la pervivencia de las aduanas en el interior⁸¹². Lo que proponían era la extensión a todos los comerciantes particulares, que desearan comerciar con Indias, de la normativa y procedimientos aplicados desde 1780 a la Compañía de Caracas y después a la de Filipinas. La Provincia, argumentando que dicho plan consistía en el establecimiento de la aduana en la costa y de que el rey no se avendría a aceptar ninguna habilitación sin el consiguiente traslado aduanero, no se mostró favorable a su aprobación. Es más, incluso la comunidad de comerciantes guipuzcoanos, residentes en Cádiz, se mostró contraria a la habilitación, ya que ello suponía un perjuicio al tráfico comercial desarrollado entre Gipuzkoa y Cádiz⁸¹³. La solución propuesta en el plan del Consulado y de la Ciudad de San Sebastián era muy deseada por los comerciantes, especialmente, por los propietarios de las embarcaciones, quienes ya en 1780 intentaron valerse de la aplicación del nuevo ordenamiento de los procedimientos mercantiles de la Compañía de Caracas para conseguir su extensión, a fin de que de esa manera obtuvieran la habilitación de sus expediciones particulares. Así, don José Antonio de Campos obtuvo la habilitación de dos registros para sus dos fragatas, aunque, para gran satisfacción de la Corona, la Provincia se opuso absolutamente, hasta obtener en 1781 una Real Orden que anulaba ambas habilitaciones⁸¹⁴.

En tercer lugar, consciente del carácter altamente estratégico de la Compañía de Filipinas para el sistema de organización de la economía marítima guipuzcoana del momento, las acciones de la Corona se encaminaron a imponer restricciones a su giro, o a promover otras medidas, aparentemente favorables para la Compañía, pero perjudiciales para los intereses de las autoridades de la Provincia. Efectivamente, al tiempo que en 1789 se eliminaba el monopolio comercial de la Compañía en Venezuela, entre sus accionistas se difundió la idea de obtener el monopolio para la introducción de muselinas y demás telas de algodón procedentes de la India, es decir, los mismos productos que pocos años antes había prohibido la Corona que se introdujeran desde Gipuzkoa al interior peninsular. La Provincia, importante accionista de la Compañía, considerando que dicho monopolio se oponía a la libre introducción de productos extranjeros en Gipuzkoa, se mostró contraria a su concesión, en perjuicio de los intereses de los restantes socios. Con ello, se interrumpieron las gestiones para obtener el monopolio y, tal como comunicaba el Agente en Corte en 1791, la Compañía, desprovista del monopolio de las muselinas y del comercio de Caracas, se encaminaba hacia su extinción. Es decir, a los ojos de los restantes comerciantes accionistas, la Provincia anteponía sus intereses políticos particulares a los generales de la Compañía. Por fin, a pesar de la oposición de los representantes de la Provincia, en 1793 el rey le concedió el monopolio de comercialización de las muselinas y demás productos textiles indios⁸¹⁵.

812 MIGUEL, I.: *El comercio hispanoamericano...*, op. cit., pp. 107-108.

813 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/108. / A.M.R., B, 6, 3, 3.

814 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/101.

815 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/106. Sobre la Compañía de Filipinas véase: DÍAZ-TRECHUELO, L.: "La Real

En este sorprendente giro acaecido en la cuestión del monopolio de las muselinas, debieron influir notablemente otros acontecimientos que tuvieron lugar en el interín. Efectivamente, a principios de 1790, la recientemente fundada Real Compañía Marítima, dedicada a las pesquerías en el Atlántico sur, obtuvo la habilitación pertinente para enviar directamente desde Pasaia a Venezuela su fragata, *La Guipuzcoana*, tal como una década antes intentó don José Antonio de Campos, y de acuerdo con el reglamento de 1779 y los procedimientos que el Consulado y la Ciudad de San Sebastián plantearon en su plan de habilitación de 1788. La Provincia instó a su Agente en Corte a que iniciara acciones en su contra. Una vez más, se obligaba a la Provincia a que se mostrara, aparentemente, en contra del desarrollo de otra compañía marítima que podía aportar el bienestar a los desamparados marineros-pescadores de la costa y que permitiría su empleo en las pesquerías de la Patagonia sin que estuvieran precisados a emplearse en actividades como las incipientes pesquerías labortanas en Terranova. El Agente en Corte se entrevistó con el oficial de la secretaría de la Real Compañía Marítima, quien le aseguró que la habilitación era sólo para esta ocasión y concedida para fomentarla. Como en el capítulo de las pesquerías se mencionaba, por detrás de esta compañía pesquera se hallaba un poderoso círculo de ilustrados de la Corte, lo que hace pensar que este hecho, aparentemente tan poco trascendente, fue urdido para continuar socavando las bases del empeño de la Provincia en continuar apoyando la ausencia de aduanas en la costa. Efectivamente, la comunicación remitida por el Agente en Corte dando noticia de sus gestiones añadía que dicho oficial le advirtió que de no aceptarse la habilitación, concedida al barco de la Compañía Marítima, se podría decidir la separación de la provincia del disfrute de los registros de la Compañía de Filipinas. Con todo, la Provincia elevó un memorial al rey solicitando que no se permitiera la mencionada habilitación. El resultado fue, tal como informaba el Agente en Corte en agosto de 1790, que, a consecuencia de esta oposición, se llegara a plantear en la Corte el traslado del registro de la Compañía de Filipinas con Venezuela a cualquier otro puerto habilitado. Con todo, el rey optó por no retirar de Gipuzkoa el giro de la Compañía, aunque lo concedió para un plazo de seis años y con la condición de que la decisión de prorrogar o derogar la concesión dependiera de lo que se estimase oportuno tras la espiración del plazo⁸¹⁶.

En resumen, la Corona, a fin de forzar el traslado de las aduanas a la costa, como medio para contrarrestar el activo contrabando que se producía en Gipuzkoa, valiéndose de procedimientos en muchas ocasiones poco honrosos o, cuando menos, impropios del representante máximo de la justicia y del estamento nobiliario, considerado como el origen de todas las gracias e, incluso, del ennoblecimiento mismo, sembró la discordia entre los comerciantes guipuzcoanos y las autoridades de la Provincia. El recurso al juego sucio era en cierto modo el único procedimiento de lucha contra el contrabando disponible para la Corona. A partir de que, con las Ordenanzas de Marina de 1752, la Provincia se apropiara de la jurisdicción sobre las actividades marítimas que se desarrollaban en sus aguas la Corona, se vio imposibilitada para perseguir el contrabando en Gipuzkoa. En suma la persecución del contrabando implicaba la merma de las amplias facultades jurisdiccionales y políticas de la

Compañía de Filipinas en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria*, 4 (2003), pp. 369-381.

816 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/101.

Provincia sobre las actividades marítimas y el cercenamiento del sistema económico-político que las amparaba. Descartada la derogación de las Ordenanzas de Marina que salvaguardaban las facultades de la Provincia, pero que habían sido elaboradas y promulgadas por la propia Corona, la otra opción consistía en atacar su marco aduanero; y a falta de acuerdo con los propios guipuzcoanos el único modo posible de forzar cambios en el marco aduanero vigente sin recurrir al contrafuero o a la total ruptura de las relaciones entre la Corona y la Provincia estipuladas por los Fueros era el recurso al juego sucio descrito. A tal fin, procedió a poner en entredicho tanto la continuidad de las exenciones y privilegios comerciales como la pervivencia de la principal empresa comercial y del propio comercio legal de Gipuzkoa. Las nefastas consecuencias de esta división para la posterior historia de Gipuzkoa son por todos conocidas y no corresponde a este trabajo incidir en ello⁸¹⁷.

817 Hay que tener en cuenta que todos estos acontecimientos coincidieron en el tiempo con la Revolución Francesa. Es innegable la llegada de ideas revolucionarias a Gipuzkoa que significativamente hallaron el mayor apoyo entre los sectores sociales más afectados por esta política rupturista de la Corona. Fue un sector de los comerciantes de San Sebastián, en cierto modo resentido por el desleal comportamiento de la Corona, quien durante la Guerra de la Convención decidió aliarse con el invasor francés y declarar la independencia de Gipuzkoa. Acerca del contexto económico general y del ambiente socio-político existente en vísperas de la Guerra de la Convención en Gipuzkoa, véanse: MUGARTEGUI EGUIA, I.: “Incentivos y dificultades para la inversión del capital mercantil en Guipúzcoa, siglos XVIII y XIX: una comparación con la clase propietaria”, *Itsas Memoria*, 4 (2003), pp. 383-396; OTAZU, A.: *La burguesía revolucionaria vasca a fines del siglo XVIII*. San Sebastián: Txertoa, 1982.

7. CORSO Y LOS SERVICIOS EN LA ARMADA

*“5/ Cembat angueles untci duçun escuratu,
eman tiroca sutan ere ondoratu:
khar handiarequin çare urez guducatcen,
frances bandera duçu ohorez estaltcen.*

*11/ Anguelesac ditugu ikharan sarthuac,
icusteaz francesac hurren nausituac.
Ixasoco erregue, cioten, cirela
egun ikhas beçate mintçatcen bertcela.*

*12/ Guerlate huntaz dire minqui orhoituco
bere irla maiteac dituzte galduco:
Angueleterraz beraz ez dut ihardexten,
francesac, espaiñolac, han badire jauxten.”¹*

¹ Versos compuestos hacia fines del siglo XVIII por M. Larreguy en alabanza del almirante conde d’Estaing (URKIZU, P.: *Bertso zahar eta berri...*, op. cit., pp. 145-146).

7. CORSO Y LOS SERVICIOS EN LA ARMADA

Se define el corso como campañas emprendidas por buques particulares al servicio de un estado en contra de la piratería, el corso o el tráfico mercantil de otro enemigo. Los corsarios estaban sometidos a las leyes del Estado y operaban con su permiso o “patente de corso”. En esto se diferencia de la piratería, que consiste también en actos violentos ocasionados por particulares, pero sin contar con el permiso de estado alguno y únicamente en provecho propio. El corso, al tiempo que constituía un excelente negocio para los corsarios, beneficiaba además al Estado a cuyo servicio efectuaba labores auxiliares de guerra. Este es el principal motivo de la inclusión en este capítulo del estudio monográfico de los servicios efectuados por los marineros y buques guipuzcoanos en la Armada. Es decir, ambas actividades, el corso y los servicios en la Armada, tienen en común el constituir dos modalidades de servicios armados al Estado, con la diferencia de que el primero se trata de acciones desarrolladas a iniciativa de los particulares, aunque siempre con permiso del Estado, mientras que los segundos eran emprendidos y dirigidos directamente por las autoridades militares de la Armada que dependían de la Corona.

Pero además de la mencionada coincidencia, entre el corso y los servicios en la Armada de Gipuzkoa existen otras interesantes coincidencias que motivan que se estudien en un capítulo común. En primer lugar, a lo largo de este trabajo, en diversas ocasiones, se ha hecho hincapié en las exigencias de la Armada por disponer de los recursos humanos (marinería) y materiales (buques, materiales de construcción naval, etc.) de Gipuzkoa y en los conflictos acaecidos en consecuencia. De todas maneras, los servicios en la Armada no se deben analizar, únicamente, desde el punto de vista de la imposición y menos en el caso guipuzcoano. Por una parte, el reconocimiento de la hidalguía universal implicaba que el Estado no pudiese de derecho obligar a los vecinos de Gipuzkoa a servirle con las armas. Efectivamente, uno de los privilegios de la hidalguía o nobleza era el de la exención del servicio armado forzoso u obligatorio. Los nobles no podían ser coaccionados a servir en la milicia, únicamente podían acudir a las armas por su propia voluntad. Ahora bien, los nobles eran tales por ser quienes detentaban el derecho a llevar armas y para mantener su estatus de honor debían lealtad a su señor natural, acudiendo en su auxilio en caso de conflicto armado. Precisamente, el concepto de absoluta lealtad -junto con otros como la limpieza de sangre, etc.- a su señor natural, el rey en este caso, era uno de los fundamentos de la hidalguía universal, así como uno de los principales argumentos que sustentaban el régimen político de cuño pactista del autogobierno de Gipuzkoa². El pacto entre la Corona y la Provincia implicaba, respectivamente, el respeto de la independencia legislativa y gubernativa de la Provincia y la lealtad vasallática a la Corona. En suma, aunque los hidalgos guipuzcoanos únicamente podían ofrecer sus armas al rey de forma voluntaria, la lealtad vasallática debida por la Provincia a la Corona implicaba la obligatoriedad del servicio armado. A lo largo de la Edad Moderna, a medida que se incrementaban las necesidades militares de la Corona, al compás de su progresiva absolutización, aumentó progresivamente su utilitarismo con

2 Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: “El control de la producción histórica...”, op. cit., pp. 37-52; ARAGÓN RUANO, A.: “La falsificación de Antonio Lupián Zapata y el documento del pacto de Gipuzkoa con Castilla”. En: ORELLA UNZUÉ, J.L.: *Gipuzkoa versus Castilla. Conquista, pacto y derechos históricos, 1200-2000*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2000, pp. 87-106.

respecto a la disposición de las personas y bienes de los hidalgos guipuzcoanos, tanto marineros, carpinteros, etc., como propietarios de las embarcaciones. En suma, aunque siempre se insistía en su carácter voluntario, el servicio en la Armada se hizo cada vez más coactivo, sobre todo durante el siglo XVIII.

Por otra parte, en estrecha conexión con lo expresado, además de que nunca faltaron marineros o propietarios de barcos que sirvieron en la Armada voluntariamente, incluso en los momentos de mayor presión por parte de sus autoridades, de acuerdo con el pacto tácito entre la Corona y los hidalgos guipuzcoanos, los servicios armados nunca fueron gratuitos para la Corona. Es decir, a los marineros y oficiales alistados y a los propietarios de los barcos embargados, se les debían abonar unas soldadas adecuadas a sus servicios y rangos, amén de otras ventajas económicas y sociales que la Corona les concedía -condiciones de vida especiales durante el servicio, títulos nobiliarios, puestos administrativos, exenciones tributarias, preferencias en el empleo de determinadas empresas marítimas, etc.-. Aunque, obviamente, los ingresos así obtenidos eran muy inferiores a los que podían obtener en el ejercicio de sus habituales actividades económicas, eran lo suficientemente importantes como para que alcanzaran a la subsistencia de las familias de los alistados o al mantenimiento justo de las embarcaciones embargadas. En coyunturas determinadas hubo incluso casos de servicios efectuados en la Armada por marineros y buques desocupados, para obtener por ese medio un ingreso con el que sustentarse. Es decir, el servicio en la Armada, a pesar de su carácter coactivo y de las escasas remuneraciones, era también una fuente de percepción de ingresos y de honores -especialmente para los miembros más elevados de la sociedad guipuzcoana-, de forma parecida a lo que era el corso.

En segundo lugar, al hilo de lo que se viene exponiendo, las semejanzas entre ambas actividades se hacen aún más estrechas si se considera que, en ocasiones, la iniciativa del armamento de barcos corsarios no provino de los propios inversores, sino de la Corona que pedía o exigía a los guipuzcoanos este servicio armado, igual que podía solicitar una leva de marinería o el embargo de determinadas embarcaciones. Es decir, en ocasiones, el corso no fue un servicio voluntario a la Corona, sino que fue más o menos exigido como otro servicio armado más. Por supuesto los casos son muy variados y no se puede establecer un único modelo de corso y de servicio en la Armada, pero con lo expuesto queda suficientemente justificado la inclusión en un mismo capítulo del estudio de los conflictos acaecidos en torno al funcionamiento de ambas actividades.

7.1. CONFLICTOS EN TORNO A LOS SERVICIOS EN LA ARMADA

La Armada española, dado su vital papel en la erección y sostenimiento del Imperio Hispánico, extendido por todo el globo, ha sido objeto de frecuentes estudios por parte de los historiadores. Partiendo del positivismo, en que destaca con luz propia el enorme trabajo de Fernández Duro, la mayoría de las investigaciones, de carácter muy general, han tratado de interrelacionar el auge y decadencia política e incluso económica del Imperio con la evolución de la Armada. En estrecha conexión con esta tendencia, son muy abundantes los estudios relacionados con la política naval de Felipe II y Felipe III o con acontecimientos

concretos como la Armada Invencible³. Esta tendencia es pareja a otra de la historiografía anglosajona que busca las causas del sometimiento económico y político de gran parte del orbe a las potencias europeas, especialmente, al Imperio Británico del siglo XIX, aunque también ha sido objeto de estudio el Hispánico previo⁴. Estas tendencias han tenido honda repercusión, en particular, en la historiografía vasca sobre cuestiones marítimas, que, como se ha comprobado a lo largo de este trabajo, frecuentemente ha equiparado las coyunturas de auge y decadencia, e incluso las victorias y derrotas militares, particulares de la Armada, con las generalmente supuestas y aceptadas coyunturas de la economía marítima vasca.

En estrecha conexión con lo dicho, las escasas investigaciones que monográficamente han estudiado la participación guipuzcoana, o vasca en general, en la Armada, han hecho hincapié, sobre todo, en el análisis de sus aspectos impositivos y en las repercusiones negativas derivadas de los servicios en la Armada sobre la marinería y la flota mercante⁵. Son los estudios de carácter general, tanto de la historiografía estatal como extranjera, los que se han centrado en el análisis de las condiciones de vida, salariales y laborales de los empleados -oficiales y marineros- en los buques de la Armada⁶. En suma, faltan trabajos que estudien la participación vasca, en este caso guipuzcoana, en la Armada, no sólo desde el punto de vista de la imposición, sino como una actividad económica más que permite la obtención de beneficios -materiales o sociales-, más o menos importantes. Por tanto, se incluye entre los objetivos de este trabajo el análisis de los choques de intereses suscitados en torno a los servicios en la Armada, considerados como otra actividad marítima más.

3 FERNÁNDEZ DURO, C.: *La marina de Castilla: desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*. Madrid: El Progreso Editorial, 1894. Véanse entre otros: ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte...*, op. cit.; CEREZO MARTÍNEZ, R.: *La proyección marítima de España...*, op. cit.; Idem: *Las armadas de Felipe II...*, op. cit.; CERVERA PERY, J.: *El poder naval...*, op. cit.; CREMADES GRIÑÁN, C.M. (Coord.): *La Invencible...*, op. cit.; GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *La Armada Invencible*. Madrid: Anaya, 1987; Idem: *Felipe II, la empresa de Inglaterra...*, op. cit.; Idem: *La Invencible y la empresa de Inglaterra*. Madrid: Editorial Nerea, 1988; MIRA CABALLOS, E.: *La Armada Guardacostas...*, op. cit.; ORTEGA Y MEDINA, J.A.: *El conflicto anglo-español...*, op. cit.; PAZZIS PI CORRALES, M.: *Felipe II y la lucha...*, op. cit.; TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: <<La Invencible>> vista desde la Nunciatura de Madrid. Salamanca: Publicaciones Universidad Pontificia de Salamanca, 1989.

En el capítulo correspondiente a la construcción naval se ha indicado que estas tendencias y las englobadas en la nota subsiguiente han difundido la idea de que el retraso tecnológico español fue el desencadenante del fracaso final de las políticas navales emprendidas por los Austrias. Esta hipótesis ha sido superada merced a aportaciones como: CASADO SOTO, J.L.: “Flota Atlántica y tecnología naval hispana...”, op. cit.; SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas...*, op. cit.; Idem: *Función y evolución del galeón...*, op. cit.; Idem: *Los galeones de la Carrera...*, op. cit.; Idem: “Realidad, ensayos y condicionamientos...”, op. cit.

4 Entre otras destacan: GOODMAN, D.: *Poder y Penuria...*, op. cit.; HORNSTEIN, R.: *The Restoration Navy and english foreign trade, 1674-1688. A study in the peacetime for sea power*. Aldershot: Scolar Press, 1991; MATTINGLY, G.: *La derrota de la Armada Invencible*. Madrid: Ediciones Turner, 1985; MARTIN, C. - PARKER, G.: *La Gran Armada...*, op. cit.; PARKER, G.: *La gran estrategia...*, op. cit.; Idem: *La revolución militar*. Barcelona: Editorial Crítica, 1990; PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones...*, op. cit.; STRADLING, R.A.: *La Armada de Flandes...*, op. cit.; THOMPSON, I.A.A.: *Guerra y Decadencia...*, op. cit., pp. 227-253.

5 ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “La resistencia frente a la política...”, op. cit., pp. 367-394; ARENILLAS SAN JOSÉ, O.: “Los servicios militares...”, op. cit., pp. 99-140; GRACIA CÁRCAMO, J.: “Las levadas de marinería...”, op. cit.; PHILLIPS, C.R.: “Naval Recruitment...”, op. cit., pp. 173-185; TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: *Otra cara de la Invencible...*, op. cit.; Idem: “Servicios de marinería...”, op. cit., pp. 83-144.

6 PHILLIPS, C.R.: *Seis galeones...*, op. cit.; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: *Los hombres del océano...*, op. cit.

Como en breve se insistirá, hasta la segunda mitad del siglo XVI la Corona se proveyó de barcos, únicamente, entre los particulares. Además, las campañas bélicas habidas hasta entonces se desarrollaron mayoritariamente en tierra. Todo ello motivaba que la presión de la Corona sobre los recursos marítimos de Gipuzkoa no fuera agobiante, de manera que los servicios armados ofrecidos a la Corona no ocasionaron los conflictos que más adelante se producirían y, en muchas ocasiones, se desarrollaron por iniciativa particular. Tanto es así que, en ocasiones, no es fácil discernir entre las acciones de corso o los servicios armados ofrecidos a la Corona bajo la lógica de la guerra medieval, en que los vasallos acuden con sus mesnadas -en este caso compuestas de barcos y marineros- al auxilio de su rey. Esta situación cambiaría totalmente durante el reinado de Felipe II. Al incremento de la ofensiva turca en el Mediterráneo se le sumó el inicio de las alteraciones en Flandes, cuestiones que exigían la disposición por la Corona de una eficaz armada a fin de afrontarlas con garantías de éxito. Así, desde 1562 se comenzó la aplicación de la “Nueva Orden” de construcción naval y de administración de los recursos marítimos, que, además de iniciar la construcción de una flota de guerra, fomentó la adecuación de las embarcaciones civiles para las operaciones bélicas. Los beneficios que esta política ofertaba a los constructores e inversores particulares promovieron su adhesión a los intereses de la Corona y la construcción de grandes buques. Pero su política belicista e imperialista pronto desbordó las capacidades y disponibilidades humanas y materiales de los habitantes de la costa.

7.1.1. Obtención de exenciones frente a la progresiva obligatoriedad de los servicios en la Armada

Durante la segunda mitad del siglo XVI, la conflictividad bélica en el mar fue en progresivo aumento. Además, tras la rebelión de los Países Bajos, iniciada en 1566, a las rapiñas ocasionadas por los corsarios protestantes holandeses, ingleses y franceses, a medida que la Corona se enfrentaba contra la mayoría de los estados del Atlántico europeo, se sumaron las grandes campañas marítimas como la conquista de Portugal y de las islas Azores (1580-1583) o la Armada Invencible enviada a la fallida conquista de Inglaterra (1588). Los servicios para la Armada, definitivamente, perdieron aquel sabor medieval de auxilios voluntarios prestados al rey por los nobles vasallos guipuzcoanos. Las continuas levas de marinería y embargos de embarcaciones eran, progresivamente, más impositivas, aunque desde el punto de vista legal nunca dejaron de ser voluntarios. La ruptura se produjo durante la última guerra que enfrentó a Carlos I con Francia (1552-1559). Al poco de iniciarse las hostilidades, en 1553 una Real Cédula ordenó el embargo de todas las embarcaciones de Gipuzkoa, obligando a que permaneciesen en sus puertos sin zarpar a sus cometidos habituales. Esta medida provocó un gran descontento en la Provincia, reunida en las Juntas Particulares de Basarte, “...*por ser perjudiciales a la dicha Provinçia e a los yjosalgo d’ella e a su libertad y lo que por ellas se mandaba hera nobedad que asta agora nunca se abia yntentado...*”⁷. Es decir, esta orden fue considerada como una afrenta a la nobleza de los hidalgos guipuzcoanos en cuanto que contenía una obligación no admitida por la legislación vigente.

7 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Basarte 3 junio 1553.

Pero estos procedimientos se repitieron con los enfrentamientos habidos en torno a la anexión de la Corona de Portugal (1580-1583). A fines de 1582, el Capitán General de Gipuzkoa ordenó el embargo general de barcos de Gipuzkoa y aplicó levas de marinería abusivas para aprestar la escuadra que debía dirigirse a la conquista de la Isla Tercera en las Azores. A fin de evitar los abusos que el Capitán General estaba cometiendo en la recluta de marineros y barcos, las Juntas Generales de 1582, reunidas en Zarautz, elevaron a la Corte un memorial con una serie de condiciones, a su juicio indispensables para el éxito del reclutamiento y evitar lesionar los distintos intereses en juego. La propuesta atendía tanto al sistema de reclutamiento, como a las condiciones salariales y laborales de los reclutados. En cuanto al primero, se solicitaba que no fueran las autoridades de la Armada los encargados de reclutar a la marinería, pues, generalmente, incurrían en abusos y coacciones, sino que fuesen los propios maestros de las naos embargadas quienes se encargasen de ello. En cuanto a las segundas, en primer lugar se solicitaba un aumento salarial, tanto para los marineros, preciso para mantener sus familias, pues en sus actividades ordinarias ganaban durante siete meses entre los 20 ducados de los pajes y los 200 de los marineros más cualificados, como para los barcos embargados que, a su juicio, debían percibir medio sueldo desde su embargo hasta su aprestamiento y a partir de entonces sueldo entero. En segundo lugar, para evitar males a las familias de los marineros, los sueldos debían pagarse por anticipado; las soldadas no corresponderían únicamente a los días de navegación al servicio del rey, sino que deberían comprender desde el momento del alistamiento hasta el regreso de los marineros a sus casas; los marineros deberían ser licenciados nada más concluir sus viajes para volver lo antes posible a sus domicilios; a las familias de los fallecidos se les entregarían los sueldos correspondientes con el único trámite del certificado de defunción expedido por el maestro y escribano del barco. En tercer lugar, se solicitaban diversas mejoras de las condiciones laborales: para evitar enfermedades producidas por el mal estado o calidad de los alimentos, los barcos se deberían aprovisionar en Gipuzkoa por cuenta de un oficial nombrado por el rey; las municiones para la marinería serían a cuenta del rey; al regreso de la Armada a los marineros guipuzcoanos enfermos y heridos se les procuraría un hospital exclusivo; en cada nao asistiría un capellán que supiese euskera⁸.

El rey aceptó únicamente algunas de las condiciones propuestas, otras fueron notablemente reducidas o alteradas. En cuanto al sistema de recluta aceptó que fuese la Provincia la que gestionase las levas, con lo que se le confería una importante facultad de la que hasta entonces careció. En cuanto a las condiciones laborales y las que atañían, directamente, al bienestar de las familias de los marineros fueron aceptadas todas. Únicamente se trastocaron las relativas a las soldadas, pues mandaba que a cada marinero se le diese una soldada mensual de 3 ducados, 18 reales a los grumetes y 8 reales a los pajes, lo que distaba mucho de las cantidades sugeridas; se les darían cuatro mensualidades por anticipado y a modo de gratificación se contemplaba que se les entregase un sobresueldo de tres ducados más por cada vez que zarpasen. En lo referente a los sueldos de las embarcaciones, únicamente se les daría sueldo entero, que ascendería a seis reales diarios por tonelada más 18 reales por el “*sebo y mangueras*”, desde el momento en que estuviesen aprestadas y con un tercio de su

8 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zarautz 14/24 noviembre 1582.

tripulación a bordo⁹. Estas condiciones no fueron del agrado de los dueños de las embarcaciones embargadas, pero por fin aceptaron aprestar sus barcos y reclutar sus tripulaciones, pues las autoridades de la Provincia “...les persuadieron lo mucho que conbenía e ynportaba al serbiçio de Su Magestad para que cada uno déllos aprestasen y pusiesen a punto con la brebedad que hera razón las dichas sus naos y alistar e conduzir la gente que cada uno d’ellos abian menester para las dichas sus naos, traiendo a la memoria la mucha merçed que Su Magestad hazía, ansí en acrecentar sus pagas a los dichos marineros como en otros regalos y cosas particulares que para el buen tratamiento de la gente d’esta Provinçia abía probeido y mandado...”¹⁰. En mayo, el rey comunicaba a la Provincia que “...la Voluntad con que lo haveis hecho y la que teneis a mi serviçio os agradezco mucho (y es como siempre lo acostumbrais en que se a conoçido muy bien, y segun confio de vosotros y de vuestra fidelidad y lealtad) de que mandare tener memoria para las cosas que se ofresçieren a essa Provinçia...”¹¹. Es decir, la propia institución provincial descubría que la diligencia en cumplir los servicios en la Armada podía recompensarse con la obtención de honores, privilegios y ventajas políticas.

La marinería, descontenta, comenzó a embarcarse masivamente en barcos extranjeros, especialmente, en los pesqueros labortanos, siendo sustituidos en los propios barcos guipuzcoanos por marineros también procedentes de Lapurdi, merced al permiso que los maestros disponían de enrolar hasta la cuarta parte de sus tripulaciones con marineros extranjeros. Consecuentemente, las Juntas Generales de 1584, celebradas en Hondarribia, elaboraron las primeras ordenanzas de marinería de la Provincia. Constaban de dos artículos,

9 “...Que se de a cada marinero tres ducados de sueldo al mes y al grumete diez y ocho rreales al paje ocho rreales y por cada tonelada de nao a seys rreales y el sebo y mangueras diez y ocho rreales, y se les den quatro pagas adelantadas y tres ducados mas a cada uno por una vez al salir a navegar...

Que a las naos embargadas y que se embargaren que desde el dia que estuvieren prestas se les de sueldo entero teniendo por lo menos alistada ante escrivano la tercera parte de la gente con que an de navegar.

Que la gente se conduzga y conçierte con suabidad y por su voluntad ayudandose para ello de la Provincia y con orden suya, y no con rigor ni bexaçiones aunque tenga comision para ello.

Que desde el dia que se alistare la gente le corra su sueldo, atento que desde entonces se les proymen sus biajes.

Que para confesar a la dicha gente aya en cada nao un capellan de aquella tierra con el sueldo que se acostunbra.

Que para quando buelba la armada se senalaran casas con camas y gente de servicio necesarios para curar los enfermos y heridos de ellos sin que se mezcle otra gente con ellos.

Que el dia de la pelea se les dara la municion de polvora cuerda y plomo por quenta de su magestad haziendoles toda comodidad en ello. // (fol. 1º r.)

Que a los que murieren en la jornada y en el camino se pagara su soldada con solo testimonio del maestre y escrivano de la nao y fee del capitan o capitanes que fuere con la gente de guerra, sin otro recaudo.

Que acavado el viaje se les dexara yr luego a sus casas y asta que buelban a ellas computado el tiempo que an menester para bolver se les dara sueldo.

Que se dara ventaja en cada nao para un dispensero de mas del que ay de ordinario para que aquel dé las raciones a la gente de guerra , y desde el dia que tubieren ynfanteria, por evitar rruydos entre ella y los marineros.

Que de los bastimentos que se azen en la dicha provincia se les daran los necesarios para sus rraçiones nonbrando persona para que se entreguen por quenta, y se les tomara la quenta de ellos sin poner acha que es de poco momento, y que de cada nao quede una persona a dar las dichas quantas y a ellas se les de el sueldo que antes asta acavarlas y pagarles lo que alcançaren...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/3 (P4D8)).

10 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 25 enero/25 abril 1583.

11 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/3 (P4D8).

el primero prohibía a los marineros guipuzcoanos embarcarse en barcos extranjeros y el segundo prohibía enrolar marineros extranjeros más allá de la cuarta parte de las tripulaciones. Estas ordenanzas obtuvieron la sanción real al año siguiente¹². El descontento de los propietarios de las embarcaciones también iba en aumento tras las órdenes dadas por el rey en 1584 y 1587, respectivamente, para que los barcos superiores a las 60 toneladas o los dirigidos a Terranova fuesen debidamente armados y artillados¹³. Además, en primavera de 1586 el Capitán General de Gipuzkoa incurrió en nuevos excesos embargando todos los mercantes que se hallaban en el puerto de Pasaia, independientemente de sus dimensiones y sin tener en cuenta los procedimientos de recluta acordados por el rey, que comisionaban dicha labor a la Provincia¹⁴.

A principios de 1587 se reanudaron los abusos. El rey encargó al Corregidor el embargo de diez naos de arqueo superior a las 400 toneladas, pero hasta completar sus tripulaciones embargó, así mismo, el resto de embarcaciones, permitiendo únicamente la salida con destino a Andalucía de dos o tres embarcaciones que se hallaban cargadas de herrajes y astas de palo para barricas. Orden que fue ejecutada hacia fines de febrero por el Corregidor, embargando todas las embarcaciones que se hallaban en Pasaia¹⁵. Ante estas dificultades para completar la leva, García de Arce, Capitán General de Gipuzkoa, advertía a las Juntas Generales de 1587, reunidas en San Sebastián, que los alistados fuesen marineros experimentados y no inexpertos campesinos, como lo fueron muchos de los alistados en la armada que se dirigió el año anterior a Lisboa. La solicitud era muy inoportuna pues se estaban aprestando los barcos que en pocas semanas zarparían rumbo a Terranova. La Junta envió un comisionado a la Corte a solicitar del rey permiso para que dichas naves no quedasen desprovistas de marineros¹⁶. El rey, a fin de evitar el descontento de los inversores de los pesqueros, destinados a Terranova, permitió que se aprestaran, pero con sólo un tercio de su tripulación compuesta por marineros expertos y el resto por inexpertos. Ante la dificultad de reclutar marineros inexpertos del interior, ordenaba, incluso, que fuesen obligados por las autoridades de la Provincia¹⁷.

En suma, se vislumbraba una división entre los representantes de las localidades costeras y del interior. Los del interior, deseosos de que los desvelos por satisfacer a la Corona devengaran en honores a los miembros de las casas más destacadas de la hidalguía guipuzcoana, se mostraban más propensos a satisfacer las demandas de la Armada. En estas Juntas Generales de San Sebastián acordaron, incluso, que el comisionado que se enviase a la

12 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/15 (P5D17).

13 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Motrico 14/24 Noviembre 1585. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/16 (P5D17).

14 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 30 abril/17 julio 1586 ; Azpeitia 2 agosto/12 octubre 1586.

15 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/6 (P5D16).

16 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11/21 Abril 1587.

17 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/5 (P5D16).

Corte, pidiese “...que todos los cavos, almirante, maiores y mandadores d’ella sean de los naturales d’esta provincia pues en ella ay muchos cavalleros hijosdalgo praticos en mar y tierra de quien echar mano y lo puedanazer el dicho ministerio tan bien e mejor que otros...”¹⁸. Los representantes de San Sebastián, en cambio, más preocupados por las pérdidas económicas que por su vanidad, presentaron un memorial de cinco puntos relativos a las causas de la resistencia de los marineros y propietarios de barcos a cumplir con el servicio en la Armada y a las medidas que estimaban oportunas para encauzar la situación. De nuevo, las causas del descontento eran de índole salarial y laboral. En cuanto a los salarios, reclamaban el importe de los sueldos atrasados, tanto a los marineros como a los propietarios de barcos; su equiparación con las que últimamente se pagaron a los barcos y marineros alistados en Andalucía, en atención a que los guipuzcoanos eran los más diestros en la guerra¹⁹; y su importe a los marineros alistados durante el periodo que estaban en sus casas sin ocupación en espera de sus destinos. En cuanto a las condiciones laborales, solicitaban que se acabase tanto con los abusos que los militares aplicaban a los marineros a bordo a la hora del reparto de las raciones como con los fraudes que se cometían a los maestros de las naos a la hora de venderles los bastimentos o víveres precisos. Tras el envío del comisionado a la Corte, San Sebastián propuso en la Junta que ésta prorrogase su reunión hasta su regreso para evitar el cumplimiento del servicio pedido en peores condiciones que las solicitadas al rey. Pero con la excepción de las villas costeras, el resto de los grandes municipios del interior votaron en contra de la propuesta, aduciendo que la prorrogación supondría gastos innecesarios y que en caso de ser necesario se convocaría una Junta Particular²⁰.

El Capitán General pronto recurrió a la coacción para alistar a los marineros necesarios en la escuadra que se aprestaba en Pasaia, tal como denunciaba la Universidad de Irun ante las siguientes Juntas Generales de 1587, celebradas en Tolosa en el mes de mayo. La Junta respondió que se plegase a las demandas del Capitán General y que únicamente intervendría en caso de que persistieran los agravios. Pero una nueva Real Cédula solicitando el cumplimiento de la leva valiéndose, incluso, de la fuerza para reclutar marineros en el interior, motivó que se convocara una Junta Particular, que se reunió días después en Bidania.

18 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11/21 Abril 1587.

19 “...Que la tal persona de parte de VS trate con su Magestad y su consejo de guerra açerca del agravio que se haze a los naturales de esta provincia que an servido y sirven en estas armadas desde el año ochenta y seis en las naves del cargo de Juan Martinez de Rrecalde e Miguel de Oquendo de que tienen rreclamo y descontento general a causa que a las nabes y jente marinera que binieron del Andaluçia y an servido en estas jornadas se a pagado y señalado de sueldo a las naves a seis rreales y medio por tonelada al mes y a los marineros a quatro ducados y a los ofiçiales otros dos ducados de bentaja y a los maestros a veinte y çinco ducados al mes y çinco rraçiones cada dia desde el dia que fueron enbargados en el Andaluçia y a los naturales de esta provincia no se a señalado ni dado a las naves sino seis rreales por tonelada y al marinero tres ducados y a los ofiçiales solos quinientos maravedis // (fol. 1º v.) de bentaja y a los maestros tan solamente se les señalaron al tienpo que la armada partio de Lisboa veinte y çinco ducados al mes sin rraçiones siendo estas naves y jente abentajadas de las otras para todos los hefetos de guerra y navegacion como es notorio y se a bisto en todas las ocasiones que se an ofresçido y los hefectos que an echo sirviendo a su magestad con grande esfuerço y balor y seria justo fuesen abentajados de las otras naçiones pues son mas hutiles para estos ministerios y que esto se debe rremediar suplicando a su magestad les mande desagaviar con señalarles los sueldos, bentajas y rraçiones y mandarles pagar desde que fueron enbargados y listados como a las naves del Andaluçia...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/5 (P5D16)).

20 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11/21 Abril 1587.

Algunas villas del interior como Bergara, con un falso anhelo por atender a las necesidades de la Armada, proponían que la leva se satisficiera con los marineros más expertos de la costa sin recurrir a los inexpertos del interior, “... y porque no es razón que seamos apremiados a suplir al defeto e falta que los veçinos marítimos quieren hazer en su serviçio por sus aprobechamientos e yntereses particulares...”. Pero fue la propuesta de Tolosa la que más votos obtuvo. Proponía que para evitar el recurso a la fuerza, a los marineros alistados se les pagasen seis sueldos por adelantado, que los sueldos fuesen computados desde el momento en que eran alistados y no desde el que eran embarcados, y que se averiguase la cantidad de marineros alistados en Bizkaia y Cuatro Villas para evitar que el número de los alistados en Gipuzkoa fuese excesivo. Además de las condiciones salariales, era el honor lo que más preocupaba a las localidades del interior, pues añadía que se nombrase una comisión para que acudiese a la Corte a exponer al rey “...el sentimiento que esta Provinçia a tenido de la orden dada para apremiar con rigor a la gente d’esta provinçia...”, pues los hidalgos guipuzcoanos siempre estaban deseosos y prestos por servirle, sin que fuesen precisas medidas de fuerza. El objetivo de estas averiguaciones, tal como denunciaban los representantes de San Sebastián y el Corregidor, era dilatar la entrega de marineros por las villas del interior, en espera de que, apremiado por las circunstancias y por las prisas, el Capitán General procediera al abuso reclutando por la fuerza todos los marineros que precisaba en las localidades costeras²¹. Aunque el Capitán General respondía a la Diputación que procuraría que el número de los alistados en el interior fuese el menor posible, pues no convenían a la Armada los inexpertos, las localidades del interior recurrieron a mil y una excusas para seguir demorando el cumplimiento, siendo por fin 103 los que se alistaron para fines del mes de junio²².

La desastrosa expedición de la Armada Invencible (1588) no supuso un freno para el abusivo proceder de las autoridades militares. Efectivamente, a principios de 1589 el Capitán General, de orden del rey, volvía a embargar todas las naves estantes en el puerto de Pasaia, con excepción de las pequeñas embarcaciones pesqueras y del extranjero, hasta completar la tripulación de los buques de la Armada que se hallaban en aquel puerto. Pero sus subordinados impidieron zarpar, incluso, a las chalupas de pesca, lo que obligó a la Diputación a tener que solicitar su desembargo al Capitán General. Pero las fechas iban adelante y no se levantaba el embargo, de manera que las Juntas Generales, congregadas en abril de ese año en Errenteria, se vieron precisadas a pedir al Capitán General que autorizara la navegación de las embarcaciones que se hallaban cargadas con destino a Andalucía y de un bacaladero fletado para Terranova. La razón de esta dilación era que los marineros, empleados en la pesca del litoral y demás navegaciones, no querían alistarse en la Armada y menos tras las terribles consecuencias de la Armada Invencible del año anterior. Las autoridades de los pueblos de la costa se veían precisadas a conceder a los marineros importantes sumas de dinero, en concepto de adelanto de sus soldadas a percibir en la Armada, a fin de conseguir su alistamiento. De manera que, tal como denunciaba la villa de Tolosa ante las siguientes Juntas Generales, celebradas en noviembre del mismo año en Getaria, las autoridades de villas como Zarautz obligaban al resto de los vecinos no marineros a pagar importantes sumas para cubrir las soldadas de los marineros alistados. La Junta

21 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Vidania 24 Mayo 1587.

22 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 26 Mayo/28 Agosto 1587.

prohibió que, en lo sucesivo, se aplicaran semejantes prácticas, tan lesivas para las economías domésticas de los vecinos de las localidades costeras. Además, los alistamientos no recaían exclusivamente sobre sus vecinos marineros, también afectaban a los restantes, los cuales, en la medida de sus posibilidades, procedían a buscar sustitutos a cambio, por supuesto, de elevadas sumas, tal como denunciaba un vecino de Aia en las Juntas Generales celebradas en 1590 en Zestoa²³.

Para agravar más la situación de los habitantes de la costa, tal como exponía el procurador juntero de Getaria ante las siguientes Juntas Generales, convocadas a fines del mismo año en Segura, las autoridades reales no habían pagado los sueldos prometidos a los marineros que sirvieron en anteriores campañas, situación que era muy gravosa especialmente en el caso de las viudas y huérfanos de los fallecidos en ellas, que, a su juicio, superaban el millar. La Junta decidió reiniciar sus acciones en la Corte²⁴. Así, remitieron un memorial con las listas de marineros y barcos, que sirvieron en la Armada desde 1574, y de los fallecidos en dichas circunstancias²⁵ (cuadro nº19 del Apéndice Estadístico). Pero los agravios de las autoridades reales no cesaron. Así, el Corregidor, a fin de disponer de marinería, embargó, a fines de 1590, las soldadas de los marineros que regresaron de Terranova en las tres únicas naos que ese año pudieron acudir a las pesquerías. A principios de 1591 la Diputación solicitaba al rey que remitieran dichos procedimientos²⁶. Es más, transcurrido un año, a principios de 1592 aún no se habían pagado los sueldos atrasados, tanto es así que el general Joan de Uribe, que dirigiría una Armada destinada a las Indias, para proceder a alistar marineros en Gipuzkoa, entre las condiciones salariales que ofreció -48 escudos (480 reales) a cada marinero, 28 al contado y 20 en Sanlúcar, y a los más “aventajados” 10 ducados (110 reales) más, la mitad al contado y la otra en Sanlúcar-, prometió gestionar personalmente en la Corte el cobro de las soldadas atrasadas. A pesar de todo, las localidades costeras mostraron poco empeño en satisfacer esta leva²⁷. San Sebastián propuso a la Provincia que se reanudaran sus gestiones en la Corte para conseguir el importe de los sueldos atrasados a los marineros y la concesión de ayudas a cuatro naos que fueron licenciadas de la escuadra del general Antonio de Urquiola y regresaron destrozadas. Pero las autoridades provinciales no se decidieron a reemprender las gestiones hasta septiembre de 1592. La Diputación, reunida en Azpeitia, con la excusa de que las quejas “...son tantas e tan largos que si se dan en la forma que se les entregaron que no se acabarán de ver en otros çinco o seys anos, y al cabo, enredando en tantas cosas juntas saldrán los decretos confusos y muy tarde, de suerte que el no pedir quatro o çinco cosas que son de mucha ynportançia aparte, con brebedad, podría causar gran dano a los duenos de las naos e gente de mar...”, desoyó muchas de las demandas de la marinería. Efectivamente,

23 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., San Sebastián 11 Febrero/20 Marzo 1589 ; Rentería 15/25 Abril 1589 ; Guetaria 14/24 Noviembre 1589 ; Cestona 5/15 Mayo 1590.

24 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Segura 14/24 Noviembre 1589.

25 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/17 (P5D17).

26 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azcoitia 5 Diciembre/13 Enero 1591.

27 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/8 (P5D16).

únicamente pidió el aumento del sueldo mensual de los marineros de cuatro a cinco ducados, el uso del sistema de arqueamiento de barcos ideado por Cristóbal de Barros, que los maestros de los barcos embargados no tuvieran que encargarse de su avituallamiento y el aumento del sueldo mensual de los barcos a seis reales por tonelada²⁸.

Las consecuencias fueron muy nefastas para muchas familias modestas de la costa, especialmente, para aquéllas que perdieron algunos miembros en las campañas bélicas, pues al dolor ocasionado por su pérdida se le sumó su ruina económica. Son muy significativos al respecto algunos pleitos que se suscitaron en estos años en torno a las soldadas y deudas de los marineros. En 1593 Francisco de Elorriaga, vecino de Zumaia, propietario del galeón *Sant Estevan* que se perdió en la Armada Invencible en las costas de Irlanda, demandó a Domicuça de Iceta y a su nuera María Joanes de Erquicia, vecinas de Getaria, ante el tribunal del Corregimiento la devolución de ciertas cantidades de dinero. Elorriaga, a fin de completar la tripulación de su galeón, había adelantado los sueldos que el rey había prometido pagar a los marineros alistados para la expedición. Tras cinco años de espera, enterado de que en julio de 1592 se comenzaron a pagar algunas de las soldadas atrasadas a los marineros, reclamó a las demandadas el importe de los adelantos que en su momento entregó. Concretamente, les pedía a Domicuça 18 ducados y a su nuera 63 ducados, cantidades entregadas en concepto de adelanto de sus soldadas a Joan Sáez de Basurto, hijo y esposo, respectivamente, de las demandadas, fallecido en el naufragio. María Joanes negó que hubiese percibido de las autoridades reales cantidad alguna correspondiente a las soldadas de su marido y añadió que las cantidades, que cobraron en 1592, correspondían, de acuerdo con sus testamentos, a las soldadas debidas a su yerno Joanes de Echaniz y a Domingo Martín de Basurto y Juan de Basurto, hijos naturales de su marido, fallecidos todos en el mencionado naufragio. La actitud del demandante, aunque a primera vista parezca mezquina, tenía su origen en la situación poco halagüeña en que se hallaba; intuyendo su cercano fallecimiento, resultado de su vejez o enfermedad, pretendía de alguna manera saldar las deudas que el rey contrajo en su contra, en concepto de las soldadas que adelantó a algunos de sus marineros. De hecho, falleció en el transcurso del pleito que fue continuado por sus herederos. Por fin, el Corregidor sentenció en contra de las demandadas, obligándolas a la entrega de las cantidades que cobraron de los oficiales del rey²⁹.

Otra práctica que desencadenaba conflictos era el de los sustitutos. En 1596 San Joan de Mixangos, vecino de Deba, reclamaba ante el tribunal del Corregimiento la devolución de las cantidades entregadas a Martín de Asorin, cuyo fiador era su hermano Joan Pérez de Asorin, vecinos de Mutriku, a cambio de que le sustituyese en la plaza de marinero que debía ocupar en la Armada dirigida por el general don Pedro de Zubiaur. Pero llegado el momento del alistamiento, el sustituto se excusó de cumplir con el contrato por estar ocupado en su patache. El demandante, consecuentemente, le reclamó la devolución del adelanto de los 20 ducados que le entregó, 16 correspondientes a las soldadas que se entregarían a los marineros en dicha campaña y cuatro en concepto de ganancia por su servicio como sustituto. El

28 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Villafranca 11/21 Abril 1592 ; Tolosa 30 Mayo/27 Agosto 1592 ; Azpeitia 31 Agosto/10 Noviembre 1592.

29 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 442.

Corregidor ordenó el apresamiento del demandado, acusado de deserción, pero el pleito se interrumpió sin sentencia, debido, quizás, a la huida del demandado ante el agravamiento de las acusaciones a las que se enfrentaba³⁰.

Efectivamente, mientras continuó el esfuerzo bélico de la Corona de finales del siglo XVI no se solucionó el problema de las demoras en el pago de las soldadas, ni acabaron los abusos cometidos por las autoridades de marina. En cuanto a las soldadas, el problema fue aumentando, pues a las deudas anteriores se les sumaron otras nuevas contraídas con los marineros que servían en nuevas campañas, iniciándose en 1593 nuevas gestiones en la Corte a fin de conseguir su importe. Pero al mismo tiempo continuaron los embargos de barcos y los abusos: ese mismo año se solicitaba el permiso para armar seis o siete barcos para Terranova; en primavera de 1594 se embargaron los cinco que estaban listos para zarpar hacia Terranova; en abril de 1597 los 11 que estaban cargados con destino a Andalucía...³¹. En abril de 1598 la solicitud de una nueva leva de marineros motivó que, a propuesta de Orio, las Juntas Generales, reunidas en Errenteria, elevaran una petición a la Corte con las condiciones salariales y laborales que se juzgaban oportunas. En cuanto a los salarios se pedía el importe de todas las soldadas atrasadas, correspondientes a las campañas habidas desde 1582; puntualidad en la paga de las nuevas soldadas; y concesión de algunas soldadas adelantadas y de ayudas para sufragar los gastos del viaje de regreso a casa tras el fin de la campaña. En cuanto a las condiciones laborales, se solicitaba que la oficialidad de los barcos fuese vasca, impidiendo que fuesen desprovistos los naturales de los cargos y oficios para los que eran aventajados; aprovisionamiento de víveres en el País Vasco; y asistencia de capellanes y médicos vascos³².

30 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 205.

31 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 19/29 Noviembre 1593 ; San Sebastián 13 Marzo/18 Abril 1594. / A.G.G.-G.A.O., R.11 (1597).

32 "...que de diez y seis años pasados a esta parte sean falleçido mucha gente demas desta provinçia y Bizcaya y de los que servian en las armadas dexando a sus mugeres e hijos con arta pobreza y neçesidad de tal forma que para haçer sus funerarias an bendido parte de lo poco que tenian y asi padeçen mucha neçesidad y lo propio sera adelante si vuesa señoria no diere horden para que se solicite que su magestad mande que se les haga remite de quantas y paga de lo que a cada uno se le deviere y esto es de mucha ynportançia y siendo vuesa señoria servido podia hordenar que cada alcalde haverigue quantos difuntos a havido despues que se hiço la hultima paga y que ynbiasen todos por rrelacion al diputado general y sirvan para pedir lo que conviene y procure asta poner en execucion.

Yden : Por esperiençia se a bisto de pocos años a esta parte que aviendo ido la dicha gente a la armada...de la horden que an tenido quitandoles sus...plaças a rresultado algun daño y mucho disgusto a la gente de suerte que rrequiere aya rremedio y sobre inmienda de vuesa señoria lo que me pareçe se podria haçer es que se suplique a su magestad que [si] se ofreçe esta ocasion tan bastante de la nueba fabrica de los galeones que se // (fol. 42 v.) sirba dar nonbre a la gente que a de servir esta Provincia de la esquadra della y por cabo su natural della y su contador aparte para que las listas se allen en su poder, como fue en tiempo de Rrecalde, Oquendo y Hurquiola y, conforme el, se les pague el pagamento y sienpre sean los capitanes, maestros y otros mandadores naturales della y se le suplique se haga tal eleçion de personas hutiles y de experiençia de las cosas de la mar y guerra y no permita que llegado al cuerpo de la armada se les quite sus plaças y cargos sino es senalando para algunas plaças y bentaxas de horden como su magestad tiene mandado por su horden, que se les haga feneçimiento de quantas y paga al fin de cada año socorriendo primero de algunas pagas y que sean bien tratados haçiendoles merced de ocuparles con plaças y ventaxas de calidad pues tienen experiençia y lo mereçen y desta manera se animaran a ser mas continos y como vuesa señoria negoçiare de la manera que se diçe no seria de ynconbeniente que al tiempo de la partida de la tal esquadra escribiese una carta con la persona que tubiere cargo al capitan general que es o fuera de la armada en recomendacion de su gente que sea bien tratada y tenuta en lo que mereçe. Savese de çierto que lo estimaran en mucho y aun mostraran por sobra en gran beneficio de la gente que fuere.

Durante el reinado de Felipe III, a pesar de la reducción de los esfuerzos bélicos de la Corona, las autoridades reales iniciaron una política de racionalización de los servicios en la Armada. A fin de garantizar que los servicios de los marineros y barcos fuesen efectivos, esta política incidió en incrementar la obligatoriedad de los servicios, de manera que, prácticamente, perdían su anterior carácter voluntario, de servicios ofrecidos por los nobles y leales vasallos guipuzcoanos a su rey, respetado hasta entonces aunque sólo fuese en su aspecto formal. El inicio de esta política se debió, en cierto modo, a las acciones, rayanas en el fraude, emprendidas por las autoridades de las localidades de la costa y por los interesados en las actividades marítimas a fin de no perder la disposición de la suficiente y útil marinería. Acciones ya mencionadas como el alistamiento de personas ajenas al oficio de marinero, envío de sustitutos, obligación a los vecinos a contribuir para el pago de los adelantos de soldadas de los marineros, etc. Efectivamente, a principios del siglo XVII, continuaban produciéndose pleitos como consecuencia de estas acciones. Así, en 1605, estalló un conflicto entre las propias autoridades municipales de Zarautz a raíz del repartimiento efectuado entre su vecindario para el pago por adelantado de las soldadas de cuatro marineros que fueron alistados para la Armada. El repartimiento de 16 reales por vecino, ordenado por Joanes de Olano, alcalde de la villa, fue contradicho por Jorge de Gurmendi, segundo alcalde, con el apoyo de una comisión de vecinos no marineros. Argumentaban que como hidalgos y ajenos al oficio del mar eran exentos de cualquier contribución. El alcalde los demandó ante el tribunal de Corregidor, quien sentenció a favor del cumplimiento del repartimiento³³.

Tal como exponían los vecinos de Zarautz opuestos al repartimiento, estas acciones de las propias autoridades municipales y provinciales de Gipuzkoa estaban contribuyendo a poner en entredicho la hidalguía de sus vecinos, sometiéndolos a exacciones opuestas a su nobleza. En este contexto, en 1605 el rey ordenó la introducción de la Matrícula de marineros en Gipuzkoa. Esta medida, que trataba de acabar con los fraudes de reclutar personas ajenas a la marinería, obligando a los marineros a alistarse en listas o matrículas y limitando el ejercicio de las actividades marítimas a los alistados, lesionaba gravemente las libertades, que, como a nobles, correspondía a los guipuzcoanos -servicios voluntarios en la Armada, libre ejercicio en actividades marítimas, etc.-³⁴. La Provincia elevó un memorial en contra de su aplicación,

De bastimentos : Lo que es de bastimentos tambien ynporta mucho que de aqui lleben el bizcocho fabricado en la tierra para la dicha gente por que con la de otra no se allan bien ni menos con bino de Andalucía todo esto con façilidad se podria alcançar de su magestad // (fol. 43 r.) y de los señores del consexo.

Y tambien se podria pedir que se haga rremate de quantas con las bibas de lo que se deve a particulares desta Prouincia y se alla que seria de mucho provecho.

Yden : Ansi vien se a bisto por experiencia de quatro años a esta parte que por lengua bascongada a padeçido mucha gente sin confesion y falta de medico : Seria vien fuesen en la esquadra seis capellanes naturales desta provincia y se suplicase a su magestad que con el sueldo que se a acostunbrado vaya un medico que entienda la dicha lengua y lo mismo los capellanes, pues son de tanta ynportancia.

Yden : Ansi vien quando su magestad mandare que la gente desta tierra venga a ynbernar a sus casas dexando la armada donde asistiere en tal caso veniendo con liçençia y pasaporte del general se les haga merced de dar para el camino el socorro que se les dio el año de noventa y quatro y noventa y çinco por que no vengam como peregrinos y gente neçesitada...” (A.G.G.-G.A.O., R.11).

33 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 731.

34 “...Por quantto haviendo considerado los incombinientes que an resultado a mi serviçio en las levas de marineros

argumentado que se oponía a la hidalguía de sus vecinos y que, además, provocaría la ruina de la economía de Gipuzkoa, todo ello en perjuicio de la Corona. Pero las gestiones en la Corte se dilataron mucho. A principios de 1607 se reanudaron las levadas de marineros para tripular la escuadra de 15 naves que se embargaron en Gipuzkoa³⁵, lo que debió impulsar a las Juntas Generales, reunidas en Getaria, a remitir de nuevo una copia del memorial a fin de agilizar las gestiones. Esta vez surtieron efecto, pues a fines de 1607 el rey derogó la aplicación de la Matrícula³⁶. Parece que el intento de introducción de la Matrícula de marineros removió por fin los ánimos de las autoridades de la Provincia para reivindicar el carácter voluntario de los servicios en la Armada, es decir, para defender la hidalguía universal de sus vecinos. Pero no fue una supuesta solidaridad estamental la que les indujo a ello, sino el hecho de que dicha aplicación perjudicaría seriamente los intereses de los grandes inversores navales, miembros de la oligarquía que detentaba el poder en la Provincia. Efectivamente, la introducción de la Matrícula repercutiría en una notable disminución de su capacidad de disposición de mano de obra marinera en beneficio de la Armada. Este extremo se corrobora con el hecho de que la Provincia en 1606 expuso a la Corona que la principal medida para contar con la suficiente y adecuada marinería era evitar su embarque en barcos extranjeros. El rey en verano de ese año dio luz verde a la Diputación, congregada en Tolosa, para aplicar las medidas que juzgase oportunas para “...la conserbacion de la gente de mar y estorbar a los naturales que no bayan a serbir en nabios estrangeros y espero que de vuestra parte acudireis al rremedio en lo que os tocare siendo tan ynteresados en ello y celosos de mi

que se an echo en la Provinçia de Guipuzcoa y las otras costas en estos reynos para mis armadas se an alistado hombres ynutilles para la navegacion y deseando escussar este daño y la molestia que a ellos se les sigue de apremiallos a embarcarse pretendiendo las personas que an tenido mano en la leva por contemplaciones e fines particulares suplir la falta de los marineros que lo son y podrian embarcarse con los que no an sido de ningun provecho sino de mucho embaraço y daño en las ocasiones : He resuelto que de aquí adelante se agan matriculas en las costas de estos reynos de todos los marineros que en cada parte hubiere de que seguira saber los que lo son y que todos salgan en las lebas que se ofreçiere haver de haçer, con que como queda dicho se escusaran los muchos incombinientes de quedarse en sus casas los marineros efectivos y enviar a servir en su lugar gentes perdida e incapaz de este ministerio de que a resultado la perdida de navios y la reputacion que solian tener nuestras armadas. Por tanto mando al mi corregidor que al presente es y adelante fueren en la dicha Provinçia de Guipuzcoa que desde luego se junte con el mi veedor de armadas que en el reside y con las demas personas que al dicho corregidor le paresçiere y haga una matricula de todos los marineros efectivos que se allaren en todas la costa de la dicha Provinçia de Guipuzcoa, sin eçeptar ninguno y echo asiento y listas de ellos por sus nonbres filiacion a mas que hedad de cada uno aga pregonar el dicho corregidor que ningun otro marinero si no fuere alistado pueda salir a la mar a pescar ni a otros efectos sin noticia y permission del dicho corregidor o la justicias a quien el ubiere comunicado el tomar la matricula en los lugares de la dicha Provinçia donde no pudiere asistir so las penas que de mi parte les pusieredes y que en las mismas incurran los que de los dichos marineros alistados salieren a la mar a haçer viajes largos sin liçençia del dicho corregidor o justicias a quien él lo cometiere para que siempre sepa los marineros que ay y los que faltan y donde estan, en las quales penas doy por agora condenados a los transgresores y en virtud de la presente comision al dicho corregidor para que las execute en sus personas e bienes. Pero no a de condenar a ninguno de los tales marineros en penas afrentossas antes mando y encargo al dicho corregidor y las demas justicias de la dicha Provinçia y criados mios que en el residen que los honren estimen y hagan buen tratamiento observandose puntualmente las preeminencias que les tengo concedidas...que hizieredes embiar dicha relacion que seran dos vezes al año en los principios de mayo y nobiembre y en esta conformidad se an de yr continuando la dicha matricula anadiendo a ella todos los marineros que se fueran criando y notando los que hubieren muertto...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/14 (P5D16)).

35 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El archivo Quemado...*, op. cit., p. 170.

36 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/14 (P5D16).

servicio...»³⁷.

En suma, las autoridades de la Provincia reconocían las exenciones nobiliarias de los marineros en función de la conveniencia de sus intereses. Para eludir las exacciones de la Matrícula no dudaron en recurrir al argumento de su nobleza, pero inmediatamente no mostraron ningún reparo en prohibir a los nobles marineros su embarque en barcos extranjeros -en su mayoría pesqueros labortanos-, es decir, en aplicar otra exacción muy lesiva para su nobleza y su economía. Se observa una especie de pacto tácito entre la Corona y la Provincia, por la que la primera abandonó su propósito de introducir la Matrícula y, por tanto, aceptaba el carácter voluntario de los servicios en la Armada, a cambio de la aplicación de otras medidas legislativas que favorecieran la disponibilidad de marinería, tanto por la Armada como por los inversores navales guipuzcoanos. De hecho, a los pocos meses de la derogación de la Matrícula, en enero de 1608, una Real Cédula prohibía el embarque de los marineros alistados en barcos particulares³⁸, y meses después otra Real Cédula prohibía el embarque en barcos extranjeros³⁹. En 1612 se sustanció un pleito en el tribunal del Corregimiento, iniciado por los “Amabis” -literalmente “Los Doce”- o regidores de la universidad de Lezo contra los vecinos no marineros, de oficio calafates, carpinteros, molineros, ferrones, etc., que se negaron a contribuir con una cantidad destinada para el sufragio de los adelantos de las soldadas de los marineros alistados. Significativamente, al contrario de lo sucedido pocos años antes en un caso similar suscitado en 1605 en Zarautz, el Corregidor absolvió a los demandados, exonerándolos de la obligación del importe de dicha cantidad⁴⁰. Esta sentencia es un reflejo de dicho acuerdo tácito existente entre la Corona y la Provincia, pues se consideraba que, siendo el servicio en la Armada de carácter voluntario, no era lícito obligar al resto de los vecinos a contribuir en el importe de las soldadas de los alistados. Pero no debió ser satisfactoria para los intereses de los marineros alistados, pues, en muchas ocasiones, el único medio de conseguir sus adelantos salariales, prometidos por la Corona, era merced a los repartimientos vecinales.

Este contexto favorable al acuerdo y al entendimiento fue aprovechado por la propia marinería guipuzcoana para promover algunas iniciativas legales en pos de sus intereses. Concretamente, en 1616, en pleno conflicto en torno a la actividad del escabeche de besugo, analizado en el capítulo correspondiente a la pesca del litoral, el conjunto de la marinería de Gipuzkoa remitió a las autoridades de la Provincia un memorial solicitando el inicio de gestiones en la Corte a fin de que se prohibiese a los escabecheros la elaboración de escabeche de besugo en puertos extranjeros, labortanos, o la compra de besugo en aquellos puertos. Para apoyar su solicitud recordaban que el sostenimiento de la Monarquía precisaba del concurso de poderosas fuerzas navales y por tanto de numerosa marinería. Añadían que la

37 A.G.G.-G.A.O., R.14.

38 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/15 (P4D16).

39 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/23 (P5D17). Fue confirmado mediante Real Cédula de 1614, que insistía en la prohibición del embarque, especialmente, de arponeros en barcos holandeses, cuestión ya estudiada en el capítulo de las pesquerías transoceánicas (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/26).

40 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 398.

supervivencia de la marinería guipuzcoana dependía en parte importante de la existencia de una floreciente actividad pesquera que se arruinaría de no acceder a su petición. Justificaban, además, esta demanda de apoyo a “...*la cossas de la mar y de los marineros...*” recordando los continuos y “desinteresados” servicios ofrecidos en la Armada⁴¹.

Tabla 10: Levas de marineros, soldadas concedidas (rs. vn.) y contribuciones recaudadas por el concejo (rs. vn.) en Pasai Donibane (1591-1648)			
Año	Nº marineros	Soldadas	Contribuciones
1591	13	119.163	
1594	9	880	
1596	0	0	126
1597	39	1.716	1.100 (2 ducados por cada vecino)
1599	18	704	1.144 (2 ducados por cada vecino)
1616	?	105	
1617	?	620	
1618	?	200	
1625	?	600	
1640	0	0	617,75
1641	0	0	736
1645	0	0	634
1646	0	0	882,5
1647	8	462	
1648	6	222	

Fuente: A.M.P., C, 2, I, 1, 1; C, 2, I, 1, 2; C, 2, I, 1, 3; C, 2, I, 1, 4.

Con todo, nuevas levas de marineros se sucedían al mismo tiempo: en 1615 se solicitaban a

41 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 69,1. Véase el documento nº6 del Apéndice Documental.

San Sebastián 30 ó 40 marineros para la Escuadra de Cantabria comandada por don Antonio de Oquendo; en 1616 se le volvían a solicitar más marineros para el mismo destino; y de nuevo en 1618 otros 30 ó 40 marineros para la citada Escuadra⁴². De manera que a principios de 1618, augurándose inminente el reinicio de una confrontación bélica general, que desembocaría en la reanudación de los abusos de las autoridades reales a fin de proveerse de marineros y buques, en perjuicio de su disponibilidad por los inversores navales guipuzcoanos, San Sebastián presentó ante la Diputación, reunida en Azpeitia, una propuesta de firma de un asiento con el rey para ofrecerle una escuadra de buques de guerra⁴³. Como ya se incidía en el capítulo de la construcción naval, la Provincia se apresuró a proponer al rey la construcción de una Escuadra de Guipúzcoa, compuesta de 8 galeones y 2 pataches, a cambio de diversas medidas que asegurasen la disposición de marinería por los inversores navales guipuzcoanos: oficialía designada por el rey a partir de las candidaturas propuestas por la Provincia, levas gestionadas por los capitanes de mar y guerra de los barcos de la Escuadra, importe de seis pagas adelantadas a los alistados, puntual satisfacción de las soldadas cada fin de año, provisión alimenticia y de armamento y municiones a cuenta del rey, exención de los marineros de la Escuadra a servir en otro destino, amén de otra serie de ventajas para los constructores de la Escuadra ya anteriormente estudiados⁴⁴. La Diputación pretendía que las capitanías de mar y guerra de los buques de esta Escuadra correspondieran a sus constructores, pero esta condición no fue aceptada en la Corte y el Secretario Martín de Aróztegui comunicaba que se debían construir con las condiciones inicialmente aceptadas⁴⁵. Ante esta negativa, la Provincia se congregó en Junta Particular en Bidania, donde Hondarribia presentó una lista de nueve candidatos para las capitanías de los tres buques que vecinos suyos se ofrecieron a construir. Pero esta maniobra no fue del agrado de los constructores, pues aunque incluidos en las candidaturas, nada les aseguraba su designación por el rey para ejercer las capitanías. La Junta, ante este hecho, acordó volver a solicitar al rey que las capitanías correspondieran a los constructores⁴⁶. Pero en la Corte no se avinieron de inmediato a satisfacer el deseo de la Provincia y de los constructores, como se evidencia del hecho de que en 1619 se volviera de nuevo a solicitar la merced con el envío de la lista de candidatos para las restantes plazas de oficiales para la Escuadra⁴⁷.

Mientras tanto, nuevas levas afectaron a la marinería guipuzcoana, como la efectuada en 1620, con la promesa de la satisfacción de seis pagas, cuatro anticipadas y dos tras su embarque. Pero por fin, a principios de 1621, se inició la construcción de la Escuadra de Guipúzcoa, compuesta de siete galeones y un patache, quizás como medida de presión para obtener del rey que todos sus oficiales fuesen ocupados por naturales. De hecho la Provincia

42 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 171, 173-174.

43 A.G.G.-G.A.O., R.17.

44 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/27 (P5D17). Véase el documento nº8 del Apéndice Documental.

45 A.G.G.-G.A.O., R.18.

46 A.G.G.-G.A.O., R.18 ; JD IM, 2/12/27 (P5D17).

47 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/27 (P5D17).

elevó a la Corte un memorial de seis puntos exponiendo que el general de la Escuadra don Antonio de Oquendo había ordenado que los marineros guipuzcoanos alistados en otros destinos fuesen transferidos a la Escuadra; que los alcaldes de las villas comunicasen su agradecimiento al general; que se cumpliesen todas las condiciones propuestas en torno al alistamiento y condiciones salariales y laborales de la marinería a cambio de la construcción de la Escuadra, para cuyo efecto la Provincia había designado cuatro diputados; que el rey ordenase la transferencia a la Escuadra de todos los marineros guipuzcoanos ocupados en otros destinos; que se erigiese una escuela de artilleros en Gipuzkoa, dirigida por naturales; y que las pocas plazas de oficiales que quedaban por designar fuesen ocupadas por guipuzcoanos. De hecho, al año siguiente, en 1622, las autoridades municipales colaboraron de manera inusitada en el alistamiento de marinería para la Escuadra⁴⁸.

Paralelamente al ofrecimiento de la construcción de la Escuadra de Guipúzcoa, en 1618 los propietarios de barcos particulares de Gipuzkoa y Bizkaia celebraron una reunión con miembros del Consejo de Estado y alcanzaron un acuerdo por el que se estableció un reglamento de los servicios de barcos particulares y sus marineros en la Armada⁴⁹. En primer lugar, hacían referencia a la reglamentación de las condiciones con las que se debían embargar los barcos particulares: que, de acuerdo con las ordenanzas, los oficiales encargados de los embargos comunicasen al Consejo de Estado acerca de la situación de los barcos -aprestados o no, cargados o no, con tripulación o no, etc.- a fin de establecer el sueldo acorde con ello; extinción de los embargos fingidos o innecesarios; arqueamiento de los barcos de acuerdo con el método de Cristóbal de Barros; tripulación mínima de 20 marineros por tonelada; sueldo de 6 reales por tonelada y día; pago de dos ducados al mes para el sebo y mangueras, destinados a barcos de más de 300 toneladas de arqueado, y para los comprendidos entre las 150 y las 300 toneladas 500 maravedís por el mismo concepto; nombramiento por sus propietarios de un despensero por navío para la administración de los víveres, todo ello a cuenta del rey; que se diese noticia a las justicias del primer puerto al que arribasen de las mermas sufridas por los bastimentos a consecuencia de las circunstancias atmosféricas o de navegación; que los gastos de la madera destinada a abrir portas para la artillería y construir pañoles para las municiones no fuese a cuenta de los propietarios de los barcos y que se sufragasen de las presas cometidas al enemigo; que se contratasen maestros para fundir artillería de hierro colado; y que no se agraviasen a los propietarios de los barcos a la hora de dar sus cuentas en la Corte, designando personas entendidas en cuestiones marítimas para su recibo.

En segundo lugar, regulaban las condiciones laborales y salariales de los marineros que, en lo sucesivo, fuesen alistados: pago del salario desde el día del alistamiento y entrega de las raciones alimenticias desde el día del embarque o pago de un real diario por ración en caso de no hallarse la nave avituallada; que los marineros acudiesen con su armamento personal, compuesto de espada y arcabuz, condición indispensable para que pudiesen acceder al cobro del salario íntegro; sueldo de tres ducados mensuales; las levas serían efectuadas por los propietarios de los barcos embargados; e importe del salario íntegro a los fallecidos y a sus

48 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/24 (P5D17).

49 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. II, doc. 78.

sustitutos únicamente el correspondiente a la duración de su ocupación. Algunas de las peticiones de los marineros quedaron sin firme resolución: en lo de la entrega de los sueldos por adelantado se establecía que dicha práctica y su cantidad fuese decidida según las circunstancias de cada momento por los encargados de los alistamientos; y en lo de incluir un médico y medicinas en cada nave se establecía que se hiciese de acuerdo con las prácticas existentes en Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas.

En tercer lugar, se incluían diversas ventajas y mercedes para los propietarios y constructores de los barcos embargados: el Capitán General de la Armada daría puntual aviso del embarque de cada capitán o maestre propietario para hacerles las mercedes que se estimaran convenientes; a los maestros postizos o suplentes y a los pilotos se les concedería una ventaja o sobresueldo mensual de 3.000 maravedís y a los restantes ocho oficiales de mil; en cuanto a los “acostamientos” o sueldo que cada barco particular, apto para el combate, percibía de la Corona se establecía que su cantidad fuese la que habitualmente se pagaba, que se entregase con puntualidad, que las naves pendientes de arqueamiento fuesen arqueadas y se les pagase el acostamiento correspondiente desde el día en que se botaron al mar; y exención del importe de la alcabala por la compra de los pertrechos navales necesarios para su construcción. También en este caso quedaron algunas peticiones pendientes de firme resolución: el aumento de las ventajas o sobresueldos para los oficiales se dejaba al albedrío del Capitán General de la Armada de turno; y se dejaba en suspenso por el momento la decisión para la entrega del “empréstito” o préstamo, que la Armada ofrecía para la construcción de buques aptos para el combate, a los constructores que hubiesen fabricado barcos al margen de las condiciones establecidas para su percepción.

Por último, a fin de garantizar la disponibilidad de marinería para atender las necesidades de las distintas actividades marítimas, se estableció que los marineros guipuzcoanos y vizcaínos sirviesen exclusivamente en los barcos de Gipuzkoa y Bizkaia que estuviesen sirviendo en la Armada, prohibiendo su traslado a otros destinos ajenos a ambos territorios, considerados del extranjero. Es más, se añadía que no fuesen alistados más marineros de los que hiciesen falta en los barcos de Gipuzkoa y Bizkaia que, a la sazón, se hallasen sirviendo en la Armada, a razón de 20 marineros por tonelada. Pero esta última petición no fue satisfecha pues se acordó entre ambas partes que el alistamiento de más marineros dependería de las circunstancias de cada momento⁵⁰. En suma, los interesados en las actividades marítimas trataban de asegurar su pervivencia, compaginando sus intereses con los de la Armada, intención que se evidencia en esta condición y en las restantes contenidas en este acuerdo para la regulación de los embargos de barcos y levas de marinería, así como en las de la construcción de la Escuadra de Guipúzcoa.

Con todo, tras el reinicio de las hostilidades con Holanda a partir de la espiración de la Tregua en 1621, se reanudaron también los abusos de las autoridades de marina por proveerse de barcos y marineros necesarios para cubrir sus necesidades bélicas, de manera que en 1623

50 “En lo que suplican que no se permita que se saquen de la dicha Provincia y Vizcaya mas marineros de los que vastaren para nabegar sus nabes en la Armada a respecto de veinte por cada cien toneladas y que estos no se muden a las estrangeros fuera de los de su lengua...” (A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. II, doc.78).

y 1624 se solicitaba el apoyo de las autoridades locales para materializar las levas⁵¹. La presión de la Armada se extendió, incluso sobre los barcos extranjeros que acudían a los puertos guipuzcoanos. Así en junio de 1622, a solicitud de Juan de Arbelaiz, correo mayor del rey en San Sebastián e Irun, el Corregidor embargó en el puerto de San Sebastián tres barcos ingleses y otro francés para que transportaran en convoy hasta Calais el dinero para la paga de los ejércitos de Flandes, de donde se trasladaría por tierra a su destino final. Joan de Tolenaar, Joan de Gudien, Jorge Carleton, Cristian Velporten y Esteban Chifre, comerciantes flamencos, inglés y alemán, residentes en San Sebastián⁵², se opusieron al embargo, alegando que dichas embarcaciones estaban cargadas de mercancías destinadas a Inglaterra y que de lo contrario sufrirían graves pérdidas derivadas de las demoras, de las rupturas de los contratos y seguros suscritos y de los daños que se ocasionarían a las mercancías. Pero estas alegaciones no merecieron la atención del Corregidor⁵³.

Los principales afectados por los abusos fueron los propios guipuzcoanos, especialmente los marineros. La excesiva presión de la Armada condujo, además, al fracaso de las medidas -creación de la Escuadra de Guipúzcoa y reglamentación de los servicios en la Armada-, adoptadas pocos años antes, para paliar o reducir, precisamente, sus efectos negativos sobre los recursos marítimos -marinería y barcos- de Gipuzkoa. La consecuencia de esta presión abusiva fue la creciente dificultad de las autoridades de marina para proveerse de la marinería necesaria, la cual rehuía en lo posible los alistamientos. Los problemas para el alistamiento de marineros alcanzaron incluso a la Escuadra de Guipúzcoa. En abril de 1625 el rey confirió a su Secretario de Guerra don Martín de Aroztegui el cargo de Superintendente de la Escuadra de Guipúzcoa a fin de que promoviera la leva de los marineros de que precisaba. La Real Cédula que contenía este nombramiento ordenaba a la Provincia que designase diputados para que con el Corregidor colaborasen en el cumplimiento de la leva. Días después el recién nombrado Superintendente solicitaba a San Sebastián su colaboración en la leva, impidiendo que los marineros se empleasen en barcos corsarios o en extranjeros hasta completar el alistamiento⁵⁴. Pero meses después, ante la imposibilidad de proveerse de la marinería necesaria, don Martín de Aroztegui recurrió a la aplicación de una medida, que algunos años antes había surtido gran efecto en lograr el apoyo de las autoridades provinciales y municipales: era la temida Matrícula de marineros. Una Real Cédula de octubre de 1625 concedía a Martín de Aroztegui el cargo de Superintendente de la Matrícula General para su introducción, también, en Gipuzkoa. En ella deberían figurar todas las personas vinculadas con los oficios marítimos, desde los oficiales de alto rango hasta los empleados en las lanchas de pesca. Incluso se debían asentar los carpinteros, calafates, etc., es decir, los oficios relacionados con la construcción naval. Esta orden trataba de conjugar la obligatoriedad de servir en la Armada con la nobleza, mencionando expresamente que a los alistados se les

51 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 175.

52 Joan de Tolenaar o Tonelar figura al año siguiente como armador corsario. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 261, 417.

53 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1396.

54 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/26 (P5D17).

seguiría reconociendo su nobleza y que continuarían teniendo abiertas las puertas a la obtención de títulos, ya que sus cometidos no tendrían consideración de oficios o trabajo manual obligatorio sino de servicio armado al rey⁵⁵.

En suma, las propias autoridades de la Corona eran conscientes de que la obligatoriedad chocaba con la hidalguía guipuzcoana, de manera que trataban de conjugar, de alguna manera, ambas circunstancias. Paralelamente, otra Real Cédula emitida el mismo día, con el propósito de promover el alistamiento en la Armada en otros territorios de la Corona donde no rigiese la hidalguía universal, concedía a los alistados algunos privilegios, hasta entonces exclusivos de la nobleza. Promovía el ennoblecimiento de los plebeyos que sirviesen en la Armada. A tal fin, mandaba el establecimiento de otra matrícula en que se asentarían todos aquéllos, ajenos a las actividades marítimas, que desearan servir en la Armada. A los matriculados se les concedían diversos privilegios: no podían ser encarcelados, ni podían ser sometidos a embargos los propietarios de las embarcaciones por deudas ajenas a los gastos de su construcción o reparación; libertad de llevar armas; exención de los alojamientos de tropas, de las obligaciones concejiles, de los repartimientos de bulas y curadurías, de acudir a alardes de armas y de las pragmáticas de trajes; preferencia a la hora de ser enrolados en los barcos particulares; y nombramiento de jueces conservadores para que les defendieran estos privilegios en caso de que los ordinarios no lo hicieran.

La Provincia se reunió en noviembre de 1625 en Junta Particular en Tolosa y acordó, por una parte, que la Diputación expusiera a Martín de Aroztegui los inconvenientes que la aplicación de la Matrícula ocasionaría y, por otra, que se comunicase el caso a los municipios para que adoptaran las medidas oportunas⁵⁶. El Superintendente era consciente de que la

55 “...Por quanto entre otras cosas, que he mandado assentar y establecer, tocantes al aumento de las fuerças de la mar, y refuerzo de mi Armada del mar Oceano, he resuelto y mandado por un capitulo de la cedula dada oy día de la fecha de la presente, firmada de mi Real mano, y refrendada del mi infraescrito Secretario, que se haga una matricula general en las costas de estos Reynos, de toda la gente que usa en ellos el arte y oficio de la marineria, el qual capitulo es el que se sigue.

20. Y porque conviene que la marineria se aumente en estos Reynos, como cosa que tanto importa, assi para mis armadas, como para los traficos de mis reynos, pesquerias, y trato comun de todas las costas, importa saber la gente que ay de esta profesion y favorecerlos en quanto se pueda, para que se inclinen y aumenten, mando que en todas las costas de estos mis reynos y lugares maritimos de ellos se haga una matricula general de todos los marineros que estuvieren avezindados en cada puerto, ciudad, lugar o villa, o tienen continuada residencia en ellos, con distincion de los que son pilotos, o lo han sido, o han tenido oficios de mandadores en navios, los que son marineros ordinarios y grumetes, y los que son calafates, carpinteros, y toneleros, y todos los que son artilleros, o lo han sido y han navegado, y el tiempo que ha que lo usan : los arraezes de embarcaciones menores y barcos de remo, y marineros de ellos y pescadores, con la misma distincion de tiempos que se han ocupado en estos oficios, sin que desta matricula se escuse ni exempte ninguno : la qual se ha de hazer con asistencia de las justicias de los tales lugares, y por las personas a quien yo lo cometierte, debaxo de las penas que yo mandare poner para los que encubrieren alguno de los vezinos que huvieren professado los dichos oficios. Y mando y declaro que todo oficio y servicio de la mar, que sea de pilotos, maestros, contra maestros, guardianes, despenseros, alguaziles del agua, escrivanos de los navios, carpinteros, calafates, toneleros (estos tres ultimos como los ayan usado y usen en mis armadas y servido en ellas) artilleros, marineros, grumetes, pajes, y qualquier otra cosa que toque a la navegacion // (fol. r.), aunque sea, y ayan sido arraezes de barcos del servicio ordinario y pescadores, no se tengan por oficios, ni por ellos les pueda obstar impedimiento alguno para gozar de todos los actos de nobleza, ni abitos de las ordenes militares, con la misma honra y calidad que los soldados que me sirven en la infanteria...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17)).

56 A.G.G.-G.A.O., R.20.

introducción de la Matrícula en Gipuzkoa sería tarea muy dificultosa por la oposición que efectuaría la Provincia, tal como sucedió a principios de siglo. Como en aquella ocasión, comenzó a dar señales de que se conformaría con que las autoridades provinciales adoptasen medidas en contra del embarque de marineros en barcos extranjeros, especialmente en pesqueros labortanos. Efectivamente, en abril de 1626 al tiempo que recordaba que se tratase la cuestión de la Matrícula en las siguientes Juntas Generales y que los municipios costeros continuasen proporcionando las listas de marineros aptos para la Armada, tal como se venía haciendo desde los tiempos de García de Arce, sugería a la Provincia que se impidiese el embarque de marineros en barcos extranjeros y se castigase a los infractores⁵⁷. Pocos días después, en las Juntas Generales celebradas en Getaria, a propuesta de San Sebastián se promulgó un decreto que prohibía el embarque de marineros, especialmente de arponeros, en barcos holandeses, ya que con ello se estaba potenciando su creciente competencia, tal como se ha estudiado en el capítulo de las pesquerías transoceánicas. Pero este decreto, que sólo favorecía los intereses de los inversores balleneros, pues únicamente se refería al embarque de marineros-arponeros en pesqueros holandeses, no satisfizo a Martín de Aroztegui, quien expuso en las Juntas que se debía remediar el embarque de marineros, no sólo en barcos holandeses, sino incluso en los franceses, es decir, en pesqueros labortanos⁵⁸. En suma, su propósito era acabar absolutamente con esta práctica que repercutía muy negativamente en la disponibilidad de marineros de la Armada, pues embarcándose en pesqueros extranjeros escapaban a su control.

Pero la Provincia desoyó su petición, con lo que procedió a la obtención de otra Real Cédula en agosto de 1626, que tras insistir en su nombramiento de Superintendente para la aplicación de la Matrícula, también, en Gipuzkoa, exponía que el fin último de la Matrícula era evitar el embarque de marineros en barcos extranjeros. Es decir, trataba de sumarse el apoyo, a favor de la introducción de la Matrícula en Gipuzkoa, de los inversores pesqueros también perjudicados por el embarque de marineros en barcos, sobre todo, labortanos. Pero la Provincia respondió elevando un memorial en que exponía que la Matrícula, que obligaba a los guipuzcoanos a solicitar permisos cada vez que salieran a pescar o navegar, era contraria a su nobleza y libertad. Añadía que para conseguir el alistamiento de los marineros en la Armada había que pagarles puntualmente las soldadas prometidas, pues volvían arruinados y mendigando por los caminos en su retorno a casa, de manera que “...*esto señor es el unico remedio y no el mandarlos matriculando, que naide (sic) sirbe bien forçado...*”. En resumen, tal como advertía Aroztegui a fines de 1626, al contrario de lo ejecutado en Bizkaia o Cuatro Villas, la Provincia continuaba sin aceptar la aplicación de la Matrícula⁵⁹. Efectivamente, las siguientes Juntas Generales, celebradas en 1627 en Zestoa, decretaron de nuevo la prohibición de embarcarse en barcos holandeses y otros “rebeldes”, sin hacer por tanto mención expresa de los barcos labortanos, ni aceptar la aplicación de la Matrícula⁶⁰. Las

57 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17).

58 A.G.G.-G.A.O., R.20.

59 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17).

60 A.G.G.-G.A.O., R.20.

autoridades de la Corona se debieron conformar con esto pues desistieron en sus intentos de aplicar la Matrícula en Gipuzkoa o de ampliar la prohibición de embarque a los barcos franceses. Prueba de ello, en 1628 una Real Cédula, ordenaba que en lo sucesivo la propia Provincia designase los diputados encargados de acudir a las localidades marítimas y materializar los alistamientos de marineros necesarios para la Armada⁶¹.

Con todo, esta actitud intransigente de las autoridades de la Provincia no respondía a su conciencia por defender la hidalguía y el bienestar de los marineros y demás empleados en actividades marítimas lesionados por los excesos de la Corona, ni mucho menos. Su propósito era la defensa de sus propios intereses en cuanto a la disponibilidad de mano de obra. Extremo que se corrobora por la actitud de colaboración con las autoridades de la Armada mostrada en otros casos en que así convenía a sus intereses. Así en 1629, a propuesta del general Tomás de Larrazpuru, las Juntas Generales, reunidas en Hernani, emitieron un decreto que prohibía, bajo severas penas, el concurso a Francia de los carpinteros y calafates desempleados, a pesar de que ninguna ley lo prohibiese previamente⁶². En 1631, ante el pedido de una leva de 400 marineros y la imposición del estanco o monopolio de venta de la sal⁶³, una comisión, designada por las Juntas Particulares, reunidas en Tolosa, emitió dos dictámenes proponiendo diversas medidas para evitar la imposición del estanco de la sal. El primero, suscrito por la mayoría de los miembros de la comisión, proponía, a cambio de la derogación del estanco, el puntual cumplimiento de la leva solicitada y la construcción por la Provincia de un galeón de 500 toneladas para la Armada, estableciendo en Gipuzkoa un “donativo” o impuesto para cubrir los gastos de su construcción. El otro dictamen, significativamente, redactado por Francisco de Beroiz, San Juan de Olazabal y Martín de Urnieta, todos interesados en actividades marítimas, vecinos de San Sebastián, proponía que se debía solicitar al rey la supresión del estanco, exponiendo los perjuicios que de su aplicación se derivarían. A cambio, se debía ejecutar rápidamente la leva solicitada y se debía ofrecer el galeón sólo en el caso de que no accediera a suprimir el estanco en estas condiciones. La Junta en votación aceptó la primera propuesta con la oposición de San Sebastián, Errenteria, Hondarribia, Getaria, Zestoa, Hernani, Zumaia, Zarautz, Usurbil, Saiatz, Orio, Andoain y Oiartzun, municipios, la mayoría, con fuertes intereses marítimos, que optaron por el segundo dictamen⁶⁴. De todas maneras, destaca que todos, tanto los municipios costeros como los demás, se mostraban favorables a sacrificar los intereses de la marinería guipuzcoana, accediendo a su alistamiento en la Armada a cambio de la supresión del estanco de la sal, monopolio que lesionaba los intereses de los ganaderos, pescadores e inversores en las pesquerías de bacalao, que precisaban de la provisión de la sal a precios módicos para la conservación y comercialización de sus excedentes⁶⁵.

61 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 176.

62 A.G.G.-G.A.O., R.21.

63 Acerca de las gestiones y de los conflictos de intereses sucedidos en la Corte en torno a esta cuestión véase: TRUCHUELO, S.: *Gipuzkoa y el poder real...*, op. cit., pp. 183-204.

64 A.G.G.-G.A.O., R.22.

65 El estanco de la sal fue la chispa que condujo al estallido del famoso Motín de la Sal, cuyas iras, significativamente, no se dirigieron contra las autoridades de la Corona sino contra la élite económico-gubernamental

Pero los abusos cometidos por la Armada y la Corona, en ocasiones, como se acaba de comprobar, con el apoyo de las autoridades de la Provincia a cambio de la aplicación de otras medidas favorables a sus intereses, dificultaban progresivamente la provisión de marinería y de barcos para la Armada, cuya disponibilidad se acercaba peligrosamente al colapso. Así debieron temer los Veedores de Armadas de Gipuzkoa y Bizkaia, tal como expuso el segundo, llamado Domingo Ochoa de Irazagorria, en un memorial elevado a la Corte en 1632. Este memorial fue motivado por la escasez de marineros que en aquel preciso instante se padecía en la costa, de manera que no se pudo completar la leva de marineros solicitada ese año. Afirmaba que la razón de la escasez era el tardío inicio del alistamiento, cuando los marineros más diestros y cualificados estaban ya empleados en sus ocupaciones en los pesqueros dirigidos a Terranova o Galicia o en los mercantes que acudían a Portugal o Andalucía. Además, otros muchos no habían regresado aún de Flandes, alistados en la anterior leva de 1631 -en la de los 400 marineros-. En suma, los que quedaban eran los menos cualificados, que él reputaba de “viejos”, quienes se habían negado a alistarse por los abusos que en la Armada se cometían. Aunque parezca sorprendente en palabras de un oficial de la Armada, Irazagorria afirmaba que la principal causa de las dificultades que experimentaban a la hora de proveerse de marinería era la abusiva política belicista de la Corona. Política que provocó, por una parte el incremento de los enfrentamientos armados en el mar con la consiguiente pérdida de vidas y bienes, protagonizados, tanto por las escuadras como por los corsarios al servicio de potencias enemigas. Por otra, desembocó en diversos abusos cometidos para ejecutar esta política, como el impago de adelantos de soldadas a los marineros, las malas condiciones laborables, la imposición del estanco de la sal, materia prima vital para el desarrollo de las pesquerías, principal actividad para la formación de marinería, etc. En suma, era consciente de que el principal peligro al que se enfrentaban era el de la huida masiva de la marinería a embarcarse en los pesqueros labortanos a fin de escapar de esos abusos. Por tanto, consideraba que para el fomento de la marinería, además de la pervivencia de las pesquerías, era preciso acabar con los abusos cometidos en la Armada: pagarles las soldadas con puntualidad, entregarles las raciones debidas, franquearles los viajes de retorno a casa, etc. En suma, respetar sus privilegios de hidalgos y los acuerdos adoptados entre ambas partes para la regulación de los servicios en la Armada⁶⁶.

de la Provincia.

66 “...por haverse entendido del procurador don Martín de Valencegui que no se avian levantado en este Partido mas de cinquenta y tres plaças de mar avisé en qué ha consistido la cortedad de esta Leva, y aunque el procurador Valencegui pudiera haver escrito tambien la causa, pues yo se la avisé, y en la que escribí en nueve de agosto al secretario Pedro de Coloma la dixé, y también en la que escribí a VM en diez del pasado con aviso de haver enviado en siete dél la gente al Pasage que eran setenta y quatro plaças las que avía alistado, sin embargo bolveré aquí a expresar las causas con mas particularidad, y tambien las que ay de haver tan poca gente al presente en esta costa, y la de haverse alistado mas número en las Quatro Villas.

La que ubo de que este año fuese tan corta la leva fue porque se començó tarde, quando ya estaba la gente fuera de sus casas a viages de Terranova, Galicia, Portugal y el Andalucía, y tanvien por estar mucha parte della sirviendo en las Armadas de S.Md. particularmente en la que el año pasado fue a Flandes ; y algunos de los viejos que estaban en sus casas no se quisieron alistar sin que de mas de las seis pagas adelantadas se les diese algunas a cuenta de lo atrasado ; y para reduzir a los que fueron convinó usar de mucha maña y industria, y por no haver ya tantos marineros para todo como solia, respecto de haverse muerto muchos en la Armada del mar oceano en ocasiones de peleas. Y con enfermedades, ansí en ella como en lo caminos viniendo fatigados con cansancio y hambres, y despues de llegados a sus casas muertos muchos, mayormente estos dos últimos que han sido generales las enfermedades ; que ha avido pueblo de duzientos vezinos en que apenas han quedado la mitad, y para suplir esta falta haverse criado muy pocos de

El colapso que el Veedor Irazagorria temía se produjo a raíz del incremento de la presión y de los abusos de la Armada tras el estallido de la guerra contra Francia en 1635. Al año siguiente, se embargaban en Gipuzkoa seis barcos con destino a la Armada y sólo a San Sebastián se le solicitaba una leva de 100 marineros⁶⁷. Ese año, la propia Provincia, reunida en Junta Particular en Azpeitia, atendía a las demandas del rey ordenando la prohibición de ausentarse de los puertos a todos los barcos y marineros guipuzcoanos, con destino a cumplimentar la leva de 3.000 infantes para la invasión de Lapurdi⁶⁸. Esta prohibición fue, sin embargo, derogada a fines de ese año de 1636, tras la culminación de la invasión. Los graves acontecimientos que sucedieron desde la declaración de la guerra hasta 1639 provocaron la interrupción de la mayoría de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa -pesquerías, construcción naval y comercio-, tal como a lo largo de este trabajo se ha podido comprobar. Las consecuencias, tal como vaticinaba Irazagorria pocos años antes, fueron nefastas para la disponibilidad de marineros y de barcos por las autoridades de la Armada. Los marineros huyeron a emplearse en otros oficios o simplemente a embarcarse en

nuevo, porque con la poca utilidad y los grandes peligros que corren por la mar, aun de ser cautibados de moros que lo han sido muchos en navios de particulares, pues pocos se escapan de ellos, y de olandeses, se inclinan mas a la cultura y labranza de la tierra que a la marineria. Y es de manera que haze lastima ber qual estan los pueblos maritimos que solian estar llenos de gente, depoblados de marineros -y este daño será mayor si tubiere efecto el estanco de la sal, porque, con la carestía de ella, no pudiendo veneficiar el pescado ni poder sacar de grangeria con que sanear la costa y sustentarse, respeto de que los franceses y otras naciones lo podrán hazer y vender el pescado a mas acomodado precio con sal mas barata, la an de dexar- y como ellos dizen desamparando sus casas pasarán los que oy ay a San Juan de Luz en Francia, donde los pobres podrán vivir con mas comodidad con los viajes de Terranoba, que aun este año sólo de Lequeytio, que es uno de los puertos de Vizcaya, me dizen que fueron en navíos de Bascos mas de setenta marineros, con que despoblándose de todo punto los once puertos que hay en esta costa no abrá con que tripular las Armadas de VM y quedaran los puertos de Francia mas poblados para tripular sus nabios ; y aunque el nuevo precio de la sal sea para ellos mas barata que para otros, qualquiera contribucion les es muy grave por ser gente muy pobre y la tierra tan corta ; y lo que mas los desconsuela y divierte es la aprehension que an hecho de que se les quebrantan sus fueros, y la boz comun que ya corre entre ellos es que los an hecho pecheros, nombre para los naturales tan ignominioso que no hay otro mas en su estimacion y los haze descomponer y dexar la tierra, pasándose a los Bascos, porque dizen que son los mas exentos y privilegiados de Francia.

Podríanse obviar estos yncombenientes con que se les hiciese mejor pasage, conserbandolos en sus privilegios y fueros como asta aquí, pues el ynterese que se puede sacar deste Partido con el mucho crecimiento viene ser muy poco en consideracion de la Marineria, y tanvien ayudaria a alistar en las levas de cada año muchos muchachos que ynviándolos desde luego a la Armada se harán presto marineros, y haziéndoles en ella mejor tratamiento, no faltándoles su rasion ordinaria y pagándoles lo que sirven, viendo que con esto y con el aprovechamiento que pueden sacar de la pesca lo podrán pasar con comodida baxará la gente de la tierra adentro a los puertos y estarán poblados, y se conservará la marineria que es el genero de gente de que oy mas necesita VM.

...Y así como digo lo que mas ymporta para conservar la marineria es alistar muchos muchachos que bayan supliendo la falta de los que mueren, porque ya con el poco comercio y navegacion de navios de naturales no ay donde se crien si no es en las Armadas de VM y en las pescas. Y es necesario usar destes medios con los quales es sin duda que no solo se conservará la Marineria si no que aumentará...” (LABAYRU, E.: *Historia General...*, op. cit., vol. V, pp. 226-227).

67 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 179.

68 “Este dia la Junta decreto e mando para que mexor se execute y se ajudase al servicio de su magestad que de los puertos desta provincia no salgan ninguno baxeles, barcos, ni navios, ni los marineros, ni ninguna persona se ausente desta provincia pena de la vida y traidor al rey y a su patria y de ducientos ducados para gastos desta levantada en que se da por condenado a cada uno de los que se ausentaren y que este decreto agan luego publicar en sus villas los procuradores y junteros pena de ducientos ducados...” (A.G.G.-G.A.O., JD AM, 53,11).

Lapurdi. Las pérdidas de barcos sufridas en los enfrentamientos, caso de los galeones *San Juan Bautista*, *Santa Catalina* y *San Daniel* de la Escuadra de Guipúzcoa perdidos en la Batalla de las Dunas (1639), no se reponían a raíz de la interrupción de la construcción naval. Tanto es así que en el transcurso de dicha batalla en octubre de 1639, el rey decidió poner en práctica algunas de las medidas que propuso el Veedor Irazagorria en 1632. Por fin se concienciaba la Corona de que para poder continuar disponiendo de marineros y de barcos, con los que cubrir las necesidades de la Armada -indispensable para el sostenimiento del Imperio-, se debía fomentar el desarrollo de las actividades marítimas de Gipuzkoa, principalmente de aquéllas que más directamente repercutían en el aumento de la marinería - las grandes pesquerías transoceánicas- y del número de barcos -construcción naval-. Así, en octubre de 1639 concedió la exención de servir en la Armada a los barcos y tripulaciones destinados a las grandes pesquerías⁶⁹ que constituyó una de las principales claves para la superación del terrible bache acaecido en el decenio 1635-1645.

No fue nada sencillo recuperar la confianza de los habitantes de la costa en la palabra de las autoridades de la Armada y de la Corona en general. La desconfianza en las promesas de la Corona desanimaba a los inversores a emplear capitales en la restauración de la flota pesquera o en el reinicio de la construcción de grandes galeones, destinados a la Carrera de Indias o al combate, situación muy nefasta para el fomento de la marinería. Este ambiente condujo a la Corona al inicio de una política de confirmación de estos privilegios de exención y de su extensión, de hecho, sobre otras actividades marítimas. Así, a propuesta de los armadores pesqueros, en 1642 confirmó las exenciones concedidas en 1639⁷⁰, pero dos años después aún se vio precisada a volver a confirmarlas de nuevo⁷¹. Efectivamente, había muchos agravios pendientes de satisfacción desde hacía muchos años que sembraban la desconfianza entre los inversores de la costa. Precisamente, esta nueva actitud de la Corona fue aprovechada por algunos para demandar el reintegro de las deudas atrasadas. Es el caso de los capitanes Juanes de Araneder Putil y Juanes de Araneder, padre e hijo, vecinos de San Juan de Luz, que en 1644 reclamaban ante la justicia de Hondarribia la devolución por la Corona de una deuda de más de 20.000 reales de plata, contraída por los gastos que derivaron del abastecimiento alimenticio -ordenado por el rey de Francia- de la escuadra española que regresó en 1628 de la reconquista de la isla francesa de Ré de manos de los ingleses⁷².

La excesiva presión de la Armada en los años anteriores a 1639 fue perjudicial no sólo para la economía marítima de Gipuzkoa sino incluso para sus propios intereses. Como ya se aludía en el capítulo de la construcción naval, en 1640 y en 1646 la Corona solicitó a la Provincia y al Señorío la construcción conjuntamente de una escuadra que se llamaría “de Cantabria”. En el primer caso, las demoras en el pago a los asentistas que se decidieron a su construcción,

69 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17). Acerca de los galeones de la Escuadra de Guipúzcoa, perdidos en la Batalla de las Dunas véase: FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. T. IV, Madrid: Estudio Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1898.

70 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 71.

71 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17)

72 A.M.F., E, 7, I, 9, 20.

provocaron el fracaso de la empresa. En el segundo caso, a pesar de haber transcurrido siete años desde las exenciones concedidas en 1639, la Provincia, reunida en las Juntas Particulares de Santa Cruz de Azkoitia, rechazó la propuesta. Argumentaba que los continuos agravios y abusos cometidos por las autoridades de la Armada, como embargos de barcos, agravios a sus propietarios, impago de soldadas y de los plazos prescritos con los asentistas dedicados a la construcción de buques para la Armada, provocaron la ruina de los constructores y su desconfianza para fabricar nuevos barcos aptos para el combate⁷³.

Para paliar esta situación las exenciones concedidas en 1639, en principio, únicamente a los barcos y tripulaciones destinadas a las pesquerías, de hecho se hicieron extensivas al resto de las actividades marítimas de Gipuzkoa, abonando el despegue que la mayoría de ellas experimentaron, sobre todo, a partir de inicios de la década de los 50 del siglo XVII. La drástica disminución de la presión y de los abusos de la Armada, consiguiente a la extensión de las exenciones, se hace patente en la documentación posterior a 1650. Ese mismo año necesitándose marineros para tripular varios buques de la armada que se hallaban en Pasaia, en vez de recurrir a una leva de marinería el rey solicitaba a San Sebastián que remitiera parte de la infantería que se hallaba en su plaza⁷⁴. En verano de 1653 la Corona envió una escuadra de apoyo a Burdeos, una de las últimas plazas, que persistía con la revuelta de La Fronda, en caer en manos del ejército real francés. A fin de completar la escuadra con unidades de pequeño tamaño, aptas, tanto para la navegación en la ría de Burdeos como para el combate, en vez de recurrir al embargo como se usaba hasta hacía pocos años, la Corona procedió a la compra y al fletamento, es decir, a la contratación de embarcaciones, la mayoría empleadas en el corso. Entre mayo y julio de este año, don Antonio Ortiz de Velasco, caballero de la Orden de Santiago y Proveedor General de la Armada del Mar Océano, además de adquirir al capitán Agustín de Diustegui, vecino de San Sebastián, un navío de 60 toneladas por 6.000 reales de plata, procedió a fletar los servicios de otros⁷⁵.

Se han localizado los contratos de fletamento de cinco de las embarcaciones contratadas para la expedición: el navío *San Martín* de Martín de Bildasola y Martín de Berrotaran, vecinos de San Sebastián, de 260 toneladas de arqueo, armado con 13 cañones de hierro colado -a los que se les añadirían siete piezas más a cuenta del rey- y tripulación de 60 hombres; la fragata *Santa Ana*, del capitán Agustín de Diuztegui, vecino de San Sebastián, de 150 toneladas, ocho cañones de hierro colado y 50 marineros; la fragata *San Joseph*, de don Francisco de Orendain, vecino de San Sebastián, de 60 toneladas, ocho cañones de hierro colado y 40 marineros; la fragata *Santissimo Sacramento*, del almirante Sebastián de Echeberria, vecino de Pasai San Pedro, de 60 toneladas, cinco cañones, uno de bronce y los restantes de hierro colado, y 30 marineros; y el bergantín *San Pedro*, de Francisco de Aluga, vecino de Orio, de 20 toneladas, artillería compuesta de dos cañones de hierro colado y dos pedreros y tripulación de 25 marineros. Las condiciones de los contratos fueron similares en

73 A.G.G.-G.A.O., R.26 ; JD IM, 2/12/32.

74 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 183.

75 Véase acerca de los elevados costos del apresto de esta expedición: HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 53-54.

todos los casos, con la excepción de que los dos primeros barcos fueron fletados en mayo para un período de cuatro meses y los tres restantes a principios de julio por un plazo de dos meses. A los dos primeros se les pagarían por adelantado las cantidades correspondientes a los tres primeros meses, 60.000 y 48.000 reales de plata dobles respectivamente. Además, a todos ellos se les pagaría por adelantado lo correspondiente a otro mes, en concepto de pago de las soldadas de la tripulación, respectivamente, 20.000 y 16.000 reales de plata doble a los dos primeros, y 10.000, 8.000 y 5.000 reales de plata a los restantes. Las municiones, víveres y armamento personal de la tripulación correría a cargo de los propietarios de los barcos. En caso de pérdida de algún barco por causas naturales o por combate el rey pagaría su valor al propietario. Además, las presas efectuadas durante la campaña se dividirían a medias entre el rey y los barcos⁷⁶.

En ocasiones posteriores en que las operaciones de la Armada precisaron del empleo de barcos particulares, se puso de manifiesto el respeto por la Corona de las exenciones de servir en la Armada, otorgadas en 1639 a los pesqueros, pero, de hecho, extendidas al resto de las embarcaciones de Gipuzkoa. En marzo de 1664, en el contexto de los esfuerzos multiplicados por la Corona en su guerra con Portugal, se solicitó a la Diputación, congregada en Azkoitia, el embargo de cuatro barcos de los que se hallaban en Pasaia⁷⁷. Dos de los propietarios rehusaron ofrecer el servicio: Luis de Beroiz argumentó que su barco estaba aprestado para Terranova y Antonio de Beroiz respondió que su nuevo barco no estaba aún presto para navegar y que anteriormente había sufrido graves pérdidas en el servicio real, de modo que la Corona le debía 120.000 reales de plata, correspondientes a la expedición de Burdeos de 1653. Los otros dos propietarios aceptaron cumplir con el servicio, pero parece que fueron las especiales circunstancias personales las que les empujaron a ello: Tomás de Arzu expuso que también le debía la Corona otros 90.000 reales de plata por los servicios de dos de sus fragatas en la expedición de Burdeos y quizás accedió al nuevo servicio para obtener el favor de la Corona en sus reivindicaciones. El caso de doña Gracia de Atoña, la cuarta propietaria, es, si cabe, más esclarecedor, como se ha estudiado en el subapartado correspondiente al comercio fraudulento con Indias, entre 1663 y 1664 se enfrentaba a diversos procesos judiciales tras la aprehensión de sus dos barcos con contrabando de coloniales. Puede que accediera al empleo de su barco en el servicio real como medio para eludir su decomiso consecuente a los procesos⁷⁸.

Con todo, en lo sucesivo, las demandas de la Armada se centrarían casi exclusivamente en los pedidos de levas de marinería. Como en anteriores ocasiones, las autoridades de la Provincia emprendieron una política de aceptación, e incluso de ofrecimiento, de los servicios de marinería a cambio de la concesión por la Corona de otras mercedes, favores o privilegios, relativos a otras actividades y otros intereses. Entre los privilegios obtenidos destaca el de la facultad para la administración de las levas de marinería. Inicialmente obtuvo en 1625 de forma eventual el poder para designar diputados o comisionados que colaborasen con el

76 A.H.P.G., 3/2365.

77 A.G.G.-G.A.O., R.30.

78 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 1406 ; CO MEJ 1408. / A.M.F., E, 7, II, 9, 10 ; E, 7, II, 9, 11.

Superintendente Aróztegui en el alistamiento de los marineros que precisaba la Escuadra de Guipúzcoa. En 1628 una Real Cédula solicitaba a la Provincia la designación de diputados o comisionados encargados de efectuar las levas, pero, como más adelante se expresará, esta facultad, a partir de 1647 se hizo permanente mediante una Real Cédula que autorizaba a la Provincia el nombramiento de comisionados encargados de colaborar con las autoridades de la Armada en las levas de marineros⁷⁹. En suma, este hecho constituye, además, un claro síntoma del relajamiento de la presión de la Armada, de manera que las autoridades de la Provincia ya no veían peligrar, a consecuencia de las peticiones de la Armada, el buen ritmo de las principales actividades marítimas en que participaban muchos de ellos. Así, en 1662, ante la solicitud lanzada por la Corona de que la Provincia le ofreciese la construcción de uno o a lo sumo dos buques de guerra, las Juntas Particulares, celebradas en San Bartolomé de Bidania, argumentando la ruina de sus finanzas, ofreció a cambio una leva de 200 infantes para la escuadra de don Miguel de Oquendo, que a la sazón se aprestaba⁸⁰. Tres años después, ante la solicitud de una leva de 200 marineros, las Juntas Generales de 1665, reunidas en Azpeitia, decidieron ofrecer al rey la leva, solicitando a cambio la rebaja de los derechos sobre las lanas navarras y aragonesas a lo que se pagaba en 1652. Exponían, además, que los excesivos derechos provocaban la quiebra del comercio de las lanas en los puertos guipuzcoanos, lo que acarrearía la ruina de los inversores y el empleo de la marinería en barcos pesqueros franceses y por tanto la escasez de marineros para la Armada⁸¹.

En adelante, las exigencias de la Armada afectarían sobre todo a las actividades de menor interés para los grandes inversores, como la pesca del litoral o el transporte de cabotaje, desarrollado entre los pequeños puertos guipuzcoanos, así como al corso, debido a su estrecha y evidente relación con las campañas militares oficiales. Es más, en momentos de enfrentamientos bélicos de la Corona con alguna otra potencia europea, la presión de la Armada sobre estas actividades llegaría en ocasiones a rozar el abuso. Así, a principios de 1666, en plena coyuntura de enfrentamiento con Portugal, don Francisco de Apalategui y Lazcano y don Juan de Landaeta, respectivamente Proveedor General y Veedor de las Fábricas y Armadas, habiendo acudido a Getaria a completar el alistamiento de los marineros de aquella villa, sus alcaldes y el mayordomo de la Cofradía les informaron que únicamente podían ofrecerles cuatro hombres, pues otros 33 ya se hallaban sirviendo en la Armada. Ante este hecho, ambos oficiales recurrieron al Corregidor demandando el embargo de las chalupas de pesca y pequeñas embarcaciones de cabotaje hasta completar la leva, de manera que, “...no puedan salir ni nabegar ninguna chalupa, pinaza ni otra embarcacion a pescar ni a otro efecto alguno por ser regalia de su magestad, ni que bayan por tierra a otra ninguna parte de los puertos de la Provincia a emplearse en otras embarcaciones de particulares, pues a todas deven preferir los navios de la armada...”. El Corregidor, argumentando que habiendo carencia de marineros para servir al rey no se podía permitir su empleo al servicio del lucro y de los intereses de los particulares, emitió un auto ordenando el cierre del puerto de Getaria,

79 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/40.

80 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/37.

81 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,8.

impidiendo la navegación de sus marineros hasta completar la leva⁸². El alcalde comunicó el auto a los maestros de las chalupas y medias-chalupas, representantes de todos los marineros de la villa, quienes le replicaron que diese parte a la Provincia.

Las seis pagas adelantadas, mitad en plata mitad en vellón, que ambos oficiales ofrecían tampoco sirvieron de aliciente para que los marineros de Getaria se alistaran. Este adelanto era considerado muy escaso, tal como se expresa en un memorial elevado por la Cofradía de Getaria a la Provincia en marzo de 1672 -en los inicios de la Guerra de Holanda-, a raíz de una nueva leva de 250 marineros pedido por el rey para la Escuadra de la Santísima Trinidad que se aprestaba para zarpar en Pasaia. Los marineros de Getaria solicitaban el incremento del número de pagas adelantadas, pues estimaban que las seis que se les volvía a ofrecer únicamente alcanzaban para el pago del equipaje de los marineros alistados, quedando sus familias desamparadas. Además, reclamaban el importe de los gastos del viaje de regreso a sus casas tras su licenciamiento, de manera que no se vieran forzados a mendigar y a padecer hambre, enfermedades y penalidades en el camino. Añadían que las causas de la escasez de marineros eran las calamidades descritas y no su escaso empeño en servir al rey⁸³. Pero, evidentemente, había otras causas de la escasa disponibilidad de marineros para la Armada. Tal como comunicaba a la Provincia Agustín Rodríguez Márquez, encargado del alistamiento de los 250 marineros para los seis barcos de la Escuadra de la Santísima Trinidad, solicitando su colaboración en la leva, la causa de la escasez era que la mayoría de los marineros guipuzcoanos se hallaban enrolados en los balleneros y en diversos mercantes, que en breve debían zarpar. Es decir, este oficial aceptaba que los marineros enrolados en los grandes pesqueros y mercantes de Gipuzkoa estaban exentos de servir en la Armada. Días después

82 "...visto por el Corregidor lo referido por los dichos señores don Francisco de Apalategui y Lazcano y don Juan de Landaeta mandava y mando que Martin de Mirubia alcalde de esta villa de Guettaria cierre el puerto de esta dicha villa prohibiendo la navegacion y entrada en el // (fol. 1 v.) mar a todos los marineros de la dicha villa impidiendoles la embarcacion en el dicho puerto atento a que faltando marineros para el servicio de Su Magestad no es raçon que los aya para otros hussos y conveniencias particulares y que dicho alcalde lo execute assi pena de un mil ducados..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/51).

83 "...son muy pocos los que se ynclinan a este exerzizio porque no vastan disposiciones prudentes si no se alcanzan las conveniencias que se esperan, quando se cree que quien arriesga su vida en medio de las tempestades de elementos mas inconstantes las tiene vien merezidas. De esto y de los continuos naufragios en que los mas exerzitados an parescido resulta no solo la despoblacion de esta villa en parte sino tambien la urgente neszesidad de las Armadas de Su Magestad constando por experiençia que los lugares maritimos neszesitan de mayores conveniencias para que por ellas se avezinden muchos advenedizos por las continuas fatalidades de los navegantes como se conoze muy vien en muchas ruinas de casas que ay en esta villa y se siente en las voces lamentables de viudas y huerfanos que cada dia se oyen sin que de los trabajos largos tengan esperanza de una corta remunerazion ni aun de sus sueldos venzidos antes vien se acresienta la pena en los gastos crecidos que se les siguen en las funerales de los difuntos con empeño de sus propias // (fol. r.) haciendas por no haver podido ninguno aliviar su familia con las seis pagas que se les antiçipan para la embarcacion pues las ha menester para su ropa y gastos de su persona sin que le sirva de mas utilidad que tan solamente para un biaxe porque quando buelbe a su cassa se vee obligado a mal varatarla por haver de atravesar a toda Spaña por tierra sin vagaxes ni socorro, mendigando de puerta en puerta para sustentarse, y siendo lo mas trabajosso para los marineros caminar por tierra, tanto por las descomodidades que padezen como por ser naturalmente pesados y no estar exerzitados en caminar por tierra, muchos de ellos mueren en los caminos y los mas llegan enfermos a sus cassas donde tampoco allan otro alivio que empeños y miserias que a padezido su familia con speranza unica de que con su venida se remediarian estos trabajos = Con esto, desengañados todos de que no vasta arriesgar la vida por coservarla y sustentar su familia, aplican sus hijos a exerzizios mas seguros para que con la moderazion y parsimonia que permite la corta sustancia de esta Provinçia puedan alimentarse = Por todas estas razones se a seguido la falta de marineria y no por defecto del zelo..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54).

volvía a solicitar la colaboración de la Provincia, esta vez pidiendo la prohibición de que los marineros naturales acudiesen a embarcarse a los pesqueros labortanos para que sirviesen en la Armada⁸⁴. A pesar de todo, se vuelve a poner de manifiesto que las autoridades de la Armada respetaban las exenciones concedidas a las tripulaciones de los pesqueros y después extendidas de hecho a los mercantes de Gipuzkoa.

Como se estudiaba en el capítulo de la construcción naval, la propuesta lanzada en 1677 por la Corona de que la Provincia le ofreciese una escuadra fue utilizada por las autoridades provinciales para solicitar, en contrapartida, diversas condiciones y privilegios, que, entre otros, contribuyesen a paliar este renacer de la presión de la Armada sobre determinadas actividades, lesiva para la disponibilidad de marinería de los grandes inversores navales y peligrosa para la pervivencia de las exenciones obtenidas en 1639. A cambio de la construcción de una escuadra de cinco buques se solicitaban medidas favorables a sus constructores y a la permanencia de la marinería en Gipuzkoa: importe por adelantado, a plazos durante los dos años que durase su construcción, de la mitad de los sueldos de los barcos, correspondientes a los cuatro primeros años de su servicio, estipulando la mensualidad en cuatro reales de plata por tonelada; mantenimiento de la escuadra a cuenta de la Corona; establecimiento de la base de internada de la escuadra en Pasaia a fin de que su marinería recalase siempre en Gipuzkoa; designación de todos sus mandos y oficiales por la Provincia, etc.

El rey no aceptó todas las condiciones propuestas, de manera que se decidió cambiar algunos de sus aspectos. Pero en las Juntas Generales, celebradas en octubre de 1677 en Mutriku, se produjo la división de pareceres entre sus asistentes en torno a las nuevas condiciones que se debían proponer al rey. Algunas de las villas abogaban por abandonar el proyecto, ofreciendo a cambio, tal como proponía Tolosa, una leva de 500 marineros para la Armada. Los municipios del litoral por su parte, se mostraban favorables a construir la escuadra a cambio de otras condiciones, mostrándose en desacuerdo con ofrecer leva alguna

84 “...Persona de satisfacion que viene de San Juan de Luz me dice vio en aquel puerto mas de 30 marineros españoles rançhandose para embarcarse en los navios de Françia que van a las vallas y que tiene noticia se hiran a embarcar en ellos desde el Puerto de Castro hasta Fuenterravia mas de 300 marineros, motivado de haver aumentado navios y maior porcion de la que solian dar a la gente para llevarla // (fol. r.) por juzgar que la guerra entre Francia y Olanda obligara a que estos dejen de hir a la pesqueria y conseguir por ello maior utilidad.

Tambien he entendido por punto cierto que alguna gente de mar vecinos de Fuenterravia estan ajustados hir a embarcarse a un navio nuevo que ay en San Juan de Luz y a la Rochela como tambien lo aran otros de Yrun y otros lugares que siendo asi es cierto no se allara plaça de mar de las que se solicitan para la leva de esta escuadra que me a parecido ponerlo en la noticia de VS (aunque todo lo referido considero le sera presente) para que si no tubiere incombeniente la prohivision de que esta gente vaia a servir a Francia se sirva VS dar las ordenes combenientes con aprieto y brevedad (por ser aora quando se an de hacer a la vela) a las justicias de los lugares de la costa y otros donde fuere paso publiquen en ellos que ningun marinero salga de la Provincia para parte alguna hasta que estos vageles esten tripulados y se hagan a la vela inponiendoles las penas que combinieren para que las cumplan pues haviendo vageles de Su Magestad y de particulares en ella, y no cerrandoles los puertos al uso de sus pesquerias y traficos de unos a otros en ellas parece no se contrabiene a las ordenanças ni se opondre a que si franceses hubieren de venir a embarcarse en los vageles de particulares que estan en la canal dejen de hacerlo por esta prohivision que es general y la necesidad presente de esta gente y lo poco que a VS consta frutifico la diligencia de la leva de los lugares de la costa empeño de VS en la que Su Magestad // (fol. v.) le tiene encargado, y el en que se alla la Monarquia de que estos vageles naveguen pues (ILEGIBLE) total descredito para con las naciones si llegase a entender que 6 vageles por falta de gente no salian a navegar...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54).

que pusiese en entredicho la disponibilidad de marineros de sus principales inversores. La más votada fue la propuesta de San Sebastián y se redactaron las nuevas condiciones para su construcción, que, entre otras, contemplaban: la internada de la escuadra en Pasaia; la agregación a dicha Escuadra de Guipúzcoa de los dos buques que don Miguel de Oquendo estaba construyendo por su cuenta, ya que al ser de menores dimensiones podrían servir para la repatriación de la marinería de la Escuadra en los casos en que arribase para internar o para reparaciones a puertos ajenos a la provincia; designación de los oficiales por la Provincia; y gastos de mantenimiento de la Escuadra a cargo de la Corona. Una vez más, la Corona, planteó objeciones a la propuesta. En 1678 se volvieron a ofrecer otras condiciones muy similares, pero todas las gestiones fueron en vano pues a principios de 1679 la Corona suspendió la firma del asiento⁸⁵. Es más, a principios de 1680 solicitaba a la Provincia que en sustitución de la Escuadra se completase la infantería necesaria en los dos buques que construyó el general don Miguel de Oquendo⁸⁶.

En suma, las autoridades de la Provincia trataban a toda costa de salvaguardar la disponibilidad de marineros de los principales inversores e interesados en actividades marítimas y a ser posible aumentar su capacidad de gestión de los alistamientos para la Armada. En este contexto, en 1686 la pérdida de algunos buques que estaban al mando del almirante don Pedro de Aramburu y ante el rumor de que su naufragio fue a consecuencia de la desertión de parte de sus tripulantes, fue aprovechada por la Provincia para tratar de ampliar su control y su jurisdicción sobre los servicios de marinería. Tras decretar la pena de muerte a los marineros y soldados guipuzcoanos que desertasen del servicio real nombró varios jueces para que emprendieran las investigaciones oportunas a fin de esclarecer las causas del desastre. El deseo de las autoridades provinciales era el de hacerse cargo de este cometido a fin de que no cayera en manos militares, a cuya jurisdicción pertenecía este caso. Efectivamente, su pertenencia a la jurisdicción militar era expresada en una Real Cédula de septiembre de este año en que se ordenaba a la Provincia que, consecuentemente, desistiera de su conocimiento. Pero los desvelos de sus autoridades proporcionaron algunos resultados, pues al mismo tiempo se ordenaba que fuese el Corregidor, es decir, un juez ordinario, no militar, el que sustanciase los autos de este caso⁸⁷.

A la postre, la política de la Provincia resultó exitosa. La facultad de la Provincia para la administración de las levas de marinería se fue poco a poco ampliando, partiendo de la facultad obtenida en 1647 para nombrar comisionados que intervinieran en la ejecución de las levas de marinería solicitadas por las autoridades de la Armada. Para finales del siglo XVII alcanzó la plena facultad, de hecho, para gestionar las levas de marinería que la Corona solicitaba. En la documentación generada en la década de los 90 del siglo se evidencia que era la Provincia la que gestionaba los alistamientos de marineros para la Armada. Recurría incluso a prácticas abusivas que en décadas anteriores eran empleadas por los oficiales de la Armada para proveerse de los marineros necesarios. Así en 1690 don Ignacio de Leizaur,

85 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/39 ; R.33 ; JD IM, 1/10/52.

86 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/41.

87 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/49.

comisionado de la Provincia para la leva de 100 marineros destinados a la tripulación de dos buques de la Armada presentes en Pasaia, comunicaba a la Diputación que sus gestiones para alistar los marineros necesarios estaban resultando baldías. La Diputación, congregada en San Sebastián, decretó el cierre del puerto de San Sebastián prohibiendo zarpar a cualquier embarcación hasta completar la leva, imponiendo severas multas a sus contraventores⁸⁸. Dos años después, en junio de 1692, la Provincia procedió al embargo de todas las fragatas corsarias hasta conseguir el alistamiento de 150 marineros necesarios para los buques de la Armada que se hallaban en Pasaia⁸⁹.

En resumen, a fin de que los recursos marítimos, tanto humanos como materiales, permanecieran disponibles para los interesados en las principales actividades marítimas de Gipuzkoa, las autoridades de la Provincia emprendieron una política que incidía en eximirlos en lo posible del real servicio y en someter estos servicios a su control. Tras obtener en 1639 la exención de servir en la Armada de los barcos y tripulaciones, aprestados para las pesquerías, las acciones y gestiones de la Provincia y de los inversores se encaminaron, en primer lugar a extender de hecho las exenciones al resto de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa, y en segundo lugar a protagonizar y controlar la gestión de los alistamientos de marineros. Este control provincial sobre la gestión y ejecución de las levas de marinería se fue incrementando a partir de la obtención de la Real Cédula de 1647 que reconocía a la Provincia la facultad de nombramiento de comisionados encargados de colaborar con las autoridades de la Armada en las levas de marineros⁹⁰. Exponente del progresivo control de las autoridades de la Provincia sobre las levas de marinería, esta Real Cédula de 1647 fue ascendida a rango de Fuero e incluida en la recopilación foral de 1696⁹¹. Como en breve se estudiará, el acceso de la dinastía de Borbón al trono acabó con las exenciones y estas facultades obtenidas de facto por la Provincia.

7.1.2. Reforma de los servicios en la Armada durante el siglo XVIII

El incremento de la presión de la Armada, acontecida a partir de la llegada de los Borbones, que desembocó en el desmantelamiento de las exenciones obtenidas durante el siglo anterior, suscitó importantes choques de intereses. Estos conflictos fueron utilizados por la Provincia para obtener la facultad, de derecho, de la gestión de los servicios en la Armada, tanto de los marineros como de los barcos de Gipuzkoa. Esta dinámica se hizo patente a los pocos años del afianzamiento del gobierno de Felipe V, con el inicio de la política de reconquista de las posesiones italianas, emprendida por su ministro, el cardenal Alberoni. A principios de 1717 comenzaron los preparativos de la Armada que se dirigiría a la conquista de la isla de Cerdeña. La Corona, continuando con lo que se venía haciendo desde el reinado de los Austrias, confió a la Provincia la ejecución del alistamiento de marineros en Gipuzkoa. Así,

88 A.G.G.-G.A.O., R.36 ; JD IM, 2/11/59.

89 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/61.

90 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/40.

91 Capítulo 11 del Título XIX de la citada recopilación.

el príncipe de Campo Florido solicitaba a la Diputación que los comisarios de Marinería de la Provincia alistaran los marineros necesarios para cuatro bajeles de la Armada que se estaban aprestando en Pasaia para la expedición. Don Felipe de Aguirre, Secretario de Juntas y Diputación comunicó a todos los municipios del litoral que ejecutaran la pertinente leva, cada una en su jurisdicción. Pero esta orden chocó con los privilegios de exención, generales y particulares, que los marineros disfrutaban. Por ejemplo, la ciudad de Hondarribia respondió que sus marineros gozaban del privilegio de exención de servir en la Armada a fin de atender las necesidades defensivas de su plaza fuerte⁹².

Las dificultades experimentadas por las autoridades de la Provincia, a raíz del escaso empeño de los marineros y de las autoridades locales en cumplir con el alistamiento, se incrementaron en verano de 1717 tras la solicitud de una nueva leva para completar la tripulación de otro bajel aprestado en Pasaia. Esta situación hizo temer a las autoridades de la Provincia que la Corona aplicara alguna medida de fuerza lesiva para la íntegra pervivencia de los Fueros y libertades de los guipuzcoanos, tal como el Secretario Aguirre exponía a Hondarribia, amonestándola por no haber cumplido con la leva de 25 marineros que se le solicitaron⁹³. Censuraba a la ciudad por no haber obligado a sus marineros a alistarse, es decir, por respetar las libertades que como hidalgos correspondían a los marineros de Gipuzkoa. En suma, no era precisamente la pervivencia de las libertades de los nobles marineros guipuzcoanos por la que la Diputación temía.

A propuesta del rey, las Juntas Generales de 1717, reunidas en Elgoibar, a fin de acabar con los problemas para cumplir con las levas, convocaron para el día 20 de agosto la celebración de un congreso en la sala del ayuntamiento de San Sebastián al que concurrirían todas las “Repúblicas marítimas” de Gipuzkoa. Los representantes de cada una de ellas acudieron con la intención de hacer valer sus privilegios e intereses particulares relativos a la disposición de marinería y a la gestión de las levas. En el caso de la ciudad de Hondarribia, encomendó a su representante la defensa de tres objetivos particulares: 1) Oposición a la presencia en la reunión de representantes de las aldeas pertenecientes a su jurisdicción (Irun, Pasai Donibane y Lezo), argumentando que la junta correspondía únicamente a los representantes de las villas. Temía que las autoridades de las aldeas, en muchas ocasiones favorables a intereses opuestos a la ciudad, aprovecharan las circunstancias para alcanzar voz y facultades en el control y administración de los recursos marítimos y de los servicios para la Armada; 2) Defensa del privilegio de exención de servir en la Armada de los marineros de Hondarribia, confirmado por el rey meses antes, que contemplaba que debían servir únicamente a expresa solicitud del rey dirigida a la ciudad; en caso de que la regulación de los alistamientos que se elaborase en el congreso no contemplase este privilegio, se ordenaba a su representante que Hondarribia quedase excluida de dicha normativa general; 3) En caso de que conviniese la

92 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

93 “El día ocho de este mes por mano de el señor Capitan General escrivi a Vm para la disposicion de 25 marineros diestros que con instancia solicitava su excelencia para la maior seguridad en la navegazion de el navio San Juan Baptista de la Real Armada ; y haviendo su excelencia escrito al señor Corregidor en carta que recevio antes de aier, haverse echo sin ellos a la vela por que los marineros reusaron embarcarse ; he admirado que no huviese Vm dado providencia para obligarlos, ni me haia escrito lo que ha pasado en este asunto que sobre ser tan de el Real Servicio puede tocar en resultas sensibles a nuestro credito y libertad...” (A.M.F., E, 6, I, 1, 1).

inclusión de la ciudad en la normativa sería de tal manera que no lesionase sus privilegios⁹⁴.

Este congreso comisionó al general don Antonio de Gaztañeta la redacción de un reglamento de las levas que conjugase las libertades de los guipuzcoanos con las nuevas exigencias de la Armada. En un mes concluyó su redacción y para fines de septiembre lo remitió a la Diputación para su revisión. Tras ser remitida a todas las repúblicas marítimas, el reglamento fue aprobado sin enmiendas y en lo sucesivo constituyó la base para la ordenación de los servicios de marinería de Gipuzkoa en la Armada⁹⁵. Este reglamento supuso, de hecho, la adecuación de la Matrícula de marineros a las peculiaridades legislativas de Gipuzkoa. Efectivamente, puso fin al carácter voluntario que de derecho tuvieron los alistamientos de marineros en Gipuzkoa. Así, su primera regla ordenaba que todos los marineros se asentasen en las listas de marineros de sus respectivas cofradías; listas que en lo sucesivo ejercerían una función idéntica a las matrículas de marineros. La Provincia no se opuso a la obligatoriedad que lesionaba uno de los privilegios inherentes a la hidalguía, el de la exención a los servicios armados forzosos. Al contrario, sacrificó uno de los pilares de la hidalguía universal, figura legislativa sobre la que se fundamentaban los Fueros y el régimen político de Gipuzkoa, a cambio del incremento de las facultades administrativas de la Diputación en la gestión de las levas y, en suma, de la disponibilidad de marinería, indispensable para el desarrollo de las actividades marítimas en que estaban interesados muchos de los componentes de la élite gubernativa provincial.

En primer lugar, el reglamento otorgaba la administración de las levas a la Diputación: En lo sucesivo los Ministros de Marina deberían comunicar a la Diputación el número de marineros solicitados por el rey, la cual trasladaría las órdenes convenientes a sus comisarios. Éstos debían reclutar, en primer lugar, los marineros que lo hiciesen voluntariamente en los puertos. Sólo en el caso de que los voluntarios no fueran suficientes para completar la leva procedería la Diputación a repartir su número entre las localidades marítimas, de acuerdo con la cantidad de marineros existente en cada una. Tras el aviso de la Diputación, las autoridades locales se encargarían de su reclutamiento en cada localidad advirtiéndolo a la Diputación de ello para que el Ministro de Marina fuese preparando las pagas adelantadas correspondientes. En segundo lugar, a fin de garantizar la disponibilidad de marineros cualificados de las empresas marítimas de Gipuzkoa y de fomentar la formación de los novatos, se establecía que una tercera parte de los marineros alistados se compusiesen de jóvenes inexpertos, con tal de que supiesen bogar con un remo. Además, se autorizaba el reclutamiento de personas provenientes del interior entre los novatos. En los casos en que el número de marineros solicitados para la Armada fuese muy abultado, el Ministro de Marina y la Diputación, negociarían el modo de satisfacer el servicio sin que ello resultase lesivo para los intereses en juego. Por último, se regulaban las condiciones laborales y salariales de los marineros alistados: Serían los Ministros de Marina los encargados de seleccionar entre los marineros reclutados a los más adecuados y cualificados para ocupar los distintos puestos de oficiales de a bordo; el jornal diario destinado para la manutención de los marineros alistados se

94 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

95 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65. / A.M.D., Libro VI. Véase el documento nº23 del Apéndice Documental.

contabilizaría desde el día de su recluta y no únicamente del de su embarque; nadie reclamaría mayores adelantos salariales que los establecidos por el rey, a cambio, se comprometía a pagarles puntualmente todo el salario para el fin de su servicio y de proveerles un certificado de haber cumplido con ella para que no fuesen acusados de deserción por nadie; tras el fin de las campañas serían repatriados en barcos fletados al efecto o se les entregaría el dinero suficiente para costear el viaje de regreso; a los licenciados se les concedía preferencia de empleo en los mercantes destinados a Indias; y los marineros que percibiesen pagas adelantadas deberían dar fianzas para asegurar las cantidades entregadas y su asistencia al servicio.

Significativamente, este reglamento no hacía ninguna alusión a los servicios de los barcos particulares en la Armada ni a las exenciones que venían disfrutando desde el siglo XVII junto con sus tripulaciones. Efectivamente, en pocos meses se hizo evidente el fin de las exenciones y se puso a prueba la viabilidad del reglamento redactado por Gaztañeta. En enero de 1718 la Armada embargó los ocho principales buques que componían el grueso de la flota guipuzcoana con sus respectivas tripulaciones que ascendían a 290 marineros. Además, solicitó una leva de otros 437 marineros, todo ello destinado a la Armada que se debía dirigir a la conquista de la isla de Sicilia. Tal como el reglamento de Gaztañeta contemplaba para los casos de levadas abultadas se iniciaron las negociaciones entre la Diputación y el Ministro de Marina don José de Llano. La primera estimaba que había un total de 850 marineros en Gipuzkoa, a los que restando los 290 de los barcos embargados, quedaban disponibles 560. De ellos consideraba que 407 eran precisos para tripular las 37 chalupas imprescindibles para atender las necesidades de pesca y ataje de los puertos guipuzcoanos, con que únicamente restaban 153 disponibles para la Armada. El Ministro de Marina por su parte, en atención a las especiales circunstancias, proponía el alistamiento de los 407 y el empleo de los 153 en pesca y ataje. A principios de febrero continuaban las negociaciones y se comprueba que las exigencias del Ministro de Marina se iban reduciendo. Se mostraba dispuesto a relevar 220 marineros destinados a la tripulación de 20 chalupas, de manera que los 187 hombres correspondientes a las restantes 17 chalupas podrían engrosar la leva, que junto con los 153 anteriormente designados, suponían un total de 340 marineros⁹⁶.

Pero el mes de febrero también llegó a su fin y los pueblos marítimos no habían aún reclutado ningún marinero. Es más, tal como advertía el Ministro de Marina a la Diputación, habían procedido a falsear las listas asentando a menos marineros que los existentes en la realidad, como en el caso de “...*la villa de Guetaria que con // (fol. r.) tener al presente mas*

96 “...no dejara de ynsistir nuebamente a que el numero sea completo de las 437 plazas o por lo menos el maior numero posible respecto del empeño grave que sin duda se ha contrahido para esta campaña. Y para que la Provinzia quede tan ayrosa como siempre y el Rey servido, devo hacer pressente que con veinte chalupas y su equipaje de ducientos y veinte hombres, son los mui suficientes para // (fol. r.) todos los puertos pues San Sebastian con cinco aun tendra de sobra, por ser muy rara vez quando de estas ay prezision, especialmente al verano. Y en esta comformidad se pueden minorar las de Fuenterravia, Pasajes, Guetaria, y demas, por que quando se necesitasen demas de las veinte chalupas, sirven para atoar quales quiera hombres de todos los puertos ; con que en las diez y siete chalupas restantes al presupuesto echo por estos cavalleros diputados, se desocupan ciento y ochenta y siete, que con los ciento y cinquenta y tres con que la Provinzia se prefiere a reclutar ya pueden ser trecientos y quarenta...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/66).

*de 200 marineros, formaron su lista con solo quarenta y seis...’’*⁹⁷. En esta misma comunicación denunciaba lo que constituía el principal problema de la carencia de la disposición de marineros en la costa que, tal como se insistía en anteriores capítulos, era su masivo embarque en los balleneros labortanos que tenían su base en Pasaia y San Juan de Luz. En cambio, las Juntas Generales celebradas en el mes de mayo en Elgoibar estimaban que el origen de los problemas para completar la leva solicitada era la inexistencia de una regla fija para el repartimiento de los marineros a alistar entre los pueblos marítimos. Consecuentemente acordó que la Diputación convocase una junta de sus representantes para elaborar dicho reglamento⁹⁸. El desastre de la expedición de Sicilia (batalla de Cabo Passaro), que especialmente se hizo notar en la economía marítima guipuzcoana, puso además en entredicho el propio sistema de organización de las levas inaugurado poco antes con el reglamento de Gaztañeta. Efectivamente, la Corona no cumplió con la puntualidad en el pago de las soldadas de los marineros, contemplada en el reglamento. Así, en 1724, seis años después del desastre, a la solicitud de una leva de 166 marineros, la ciudad de San Sebastián respondió ante las Juntas Generales, congregadas en Azpeitia, que se hallaba desprovista de marinería y que para su fomento sería conveniente el importe de los sueldos atrasados de la expedición de Sicilia y la reposición de las pérdidas a los propietarios de los ocho barcos que allí se perdieron⁹⁹. Al no presentarse suficientes voluntarios, la Diputación, se vio precisada a solicitar a los municipios el envío de las listas de marineros a fin de proceder a su reparto¹⁰⁰. Dos años después, en verano de 1726 la Diputación recurría a idénticas razones del impago de las deudas contraídas por la Corona en la expedición de Sicilia para excusarse ante don José de Patiño de la carencia de marineros que se sufría en la costa¹⁰¹.

Tal como informaba el Abad Mayor de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Hondarribia al alcalde de dicha ciudad, la causa de la escasez de marinería era su masivo embarque en pesqueros labortanos, proceso incrementado a consecuencia de la pérdida de la flota ballenera guipuzcoana en la expedición de Sicilia y de la inseguridad del importe de los salarios a los alistados. Así, proponía que eventualmente todos los vecinos de la ciudad contribuyesen con una derrama o cantidad destinada a suplir los adelantos de las soldadas de los marineros alistados¹⁰². Ante este hecho, en los años 1726, 1727 y 1728 la ciudad realizó listas de los marineros de toda su jurisdicción embarcados en pesqueros labortanos, a fin de conocer su número y paradero. Pero, tal como se ha analizado a lo largo de este trabajo en distintos capítulos y apartados, fue a partir de la creación de la Compañía de Caracas, instigada por sus interesados que deseaban proveerse de la suficiente marinería cualificada por un coste lo menos elevado posible, cuando las autoridades de la Corona, apoyadas por los

97 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/66.

98 B.K.M., 50494.

99 A.G.G.-G.A.O., R.42.

100 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

101 A.G.G.-G.A.O., R.43.

102 A.M.F., E, 6, I, 1, 1.

de la Provincia, incrementaron la ofensiva en contra del embarque de marineros en pesqueros labortanos. A fin de obligar a las autoridades locales al cumplimiento y ejecución de las prohibiciones recurrieron a diversas medidas, desde las amenazas de la introducción de la Matrícula que daría al traste con el sistema de regulación de las levas inaugurado con el reglamento de Gaztañeta, hasta la imposición de severas penas pecuniarias a las autoridades locales no sumisas¹⁰³.

Esta presión de las autoridades sobre los marineros desencadenó diversos actos contestatarios de éstos últimos, desde la generalizada huida a Lapurdi para embarcarse en sus balleneros, hasta los puntuales estallidos de alteraciones sociales. Efectivamente, a fines de 1731, la Corona volvía a solicitar una leva de 300 marineros para la tripulación del navío *El Real* que se hallaba en Santander. Noticioso de que algunos marineros de la jurisdicción de Hondarribia se estaban embarcando en pesqueros labortanos, don Manuel Ignacio de Aguirre, Secretario de Juntas y Diputación, advertía al alcalde de la ciudad que adoptara las medidas oportunas para evitar ese proceder, recordándole que quienes contraviniesen sus órdenes serían acusados de desertión. De acuerdo con el reparto de marineros efectuado por la Diputación, a la ciudad de Hondarribia le correspondía el alistamiento de 43 hombres. Ciertamente, esta leva estaba siendo muy dificultosa pues, además de los embarcados anteriormente en la Armada o en la Compañía de Caracas, los restantes marineros estaban en espera de embarcarse en los grandes pesqueros que en pocos meses partirían a sus campañas. Tanto es así que a comienzos de año de 1732, el Secretario Aguirre, comunicaba a las localidades marítimas que completasen el alistamiento con vagabundos y “mal entretenidos”, a fin de que los marineros más cualificados pudiesen eludir el servicio en la Armada y dedicarse a sus oficios. El día nueve de enero, se reunió el “Ayuntamiento de Espeziales” de la universidad de Irun, localidad perteneciente a la jurisdicción de Hondarribia, a fin de sortear entre sus marineros los diez que debían ser comprendidos en esta leva. Además del adelanto de 60 reales de vellón que la Diputación ofrecía a cada marinero alistado el ayuntamiento de Irun añadió otros 120 a fin de conseguir el alistamiento. Pero las protestas de los marineros asistentes al acto fueron en aumento hasta que las autoridades trataron de arrestar a uno de los más destacados. Entonces, el resto de los marineros impidió su arresto iniciando un tumulto que consistió en la emisión de múltiples protestas e insultos contra las autoridades. Los hechos concluyeron con el arresto de tres de los más activos revoltosos¹⁰⁴.

La Diputación comisionó un escribano para iniciar una investigación secreta y que, en caso de ser ciertas las acusaciones contra los tres arrestados, procediese a conducirlos a la cárcel del Corregimiento para ser juzgados por la Diputación. Efectivamente, las autoridades de la Provincia trataban, en primer lugar, de imponer un castigo ejemplar a los revoltosos para evitar que en lo sucesivo las protestas y quejas de los marineros no pusiesen en entredicho el cumplimiento de los alistamientos; en segundo lugar, procuraban ampliar sus facultades en la administración de las levas valiéndose de este caso para apropiarse de la jurisdicción sobre las cuestiones que se suscitasen en torno a los alistamientos en Gipuzkoa. Ello desembocó en un

103 A.M.F., E, 6, I, 1, 1 ; E, 6, I, 2, 1 ; E, 6, III, 2, 2. / A.M.P., E, 6, I, 3, 1. / A.M.D., Libro VI. / A.M.Z., Asuntos Locales : Marina, Milicia, Caja nº 161.

104 A.M.F., E, 6, I, 2, 1.

conflicto jurisdiccional con el alcalde de Hondarribia, quien argumentaba que los Fueros únicamente conferían a la Provincia la facultad de administrar las levas y de ninguna manera la jurisdicción en esta materia¹⁰⁵. Con todo, se desconoce el desenlace de esta cuestión entre ambas instancias. El origen del descontento de los marineros eran los abusos que cometían los oficiales de la Armada, de manera que ni los adelantos de importantes cantidades de dinero los apaciguaba. Abusos que se reprodujeron también en esta ocasión, pues en las Juntas Generales de Mutriku, celebradas en mayo de 1732, los representantes de las localidades marítimas se quejaron de que los marineros alistados desde fines del año anterior para la tripulación de *El Real* se hallaban “...en sus casas sin empleo, sin sueldo y aun sin el socorro diario acostumbrado y sin libertad de embarcarse para ganar su alimento...”. Solicitaban que se iniciaran gestiones a fin de que las autoridades de la Armada cumplieran con la legislación en torno al alistamiento de marinería¹⁰⁶. Además, los perjuicios no afectaban únicamente a los alistados sino también al resto, obligado al pago de una contribución a las autoridades municipales o gremiales, según los casos, para suplir los adelantos que se entregaban a los marineros alistados. En el caso de Zarautz consta que en 1732 la villa ofrecía a cada marinero alistado una cantidad de 10 escudos además de los adelantos que concedían el rey y la Provincia¹⁰⁷. Además, tal como se ha estudiado en el capítulo de la construcción naval, las exigencias y alistamientos de la Armada se extendieron también a otros oficios como carpinteros, aserradores, escultores, canteros, etc., que eran requeridos para la construcción de buques para la Armada, tanto en los astilleros de Gipuzkoa como en los arsenales.

Las exigencias de la Armada, lejos de menguarse, fueron en aumento a medida que se incrementaba la participación de la Monarquía en los principales enfrentamientos bélicos entre las potencias europeas. Así en 1738, en el contexto de la Guerra de Sucesión de Polonia, se solicitaba una leva de 300 marineros¹⁰⁸. Al año siguiente, a fin de incentivar el alistamiento de los marineros, los representantes de las localidades marítimas solicitaron en las Juntas Generales, congregadas en Errenteria, que se concediera la preferencia de contratación por la Compañía de Caracas a los marineros que hubiesen servido en la Armada¹⁰⁹. Pero a partir del inicio en 1739 de otra guerra naval contra Inglaterra, las consecuencias de las exigencias de la Armada se dejarían sentir en los interesados en las principales empresas marítimas de Gipuzkoa. A fines de mayo de 1739 la Corona solicitó otra leva de 250 marineros. Los directores de la Compañía de Caracas elevaron un memorial a la Provincia exponiendo que

105 “...supuesto que este fuero segun su literal disposicion no da a VS jurisdiccion alguna no conducen ni son adaptables los otros dos fueros cittados por los dichos consultores a la especie de este caso y para maior satisfaccion de VS hago recuerdo a VS de otro semejante subcedido el año de 1703 y le constara a VS por la copia adjunta de su carta escrita al alcalde hordinario de esta ciudad no como juez sino como mediador y entoces se completava VS como persona privada y no como juez no se alcanza en que consiste la diferencia de tiempos porque los fueros // (fol. v.) de VS heran los mismos que agora...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/72).

106 B.K.M., 50500.

107 A.H.P.G., 2/3167.

108 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/74.

109 B.K.M., 50502.

con este nuevo alistamiento la escasez de marineros estaba llegando al extremo¹¹⁰, lo cual redundaba en el encarecimiento de su disposición. Lejos de atender a estas quejas, para mayo de 1740 la Corona solicitó otra leva de 100 marineros. Esta presión condujo a que los inversores en actividades marítimas y las autoridades de la Provincia iniciaran una política de protección de su disponibilidad de marinería, especialmente de la más cualificada. Las Juntas Generales de 1740, congregadas en Getaria, designaron una comisión para que estudiara la aplicación de algunas medidas para paliar los efectos de la presión de la Armada. En su dictamen proponía que se debía ampliar el decreto, adoptado en las anteriores Juntas Generales de Ordizia, que eximía del servicio en la Armada a los oficiales de mar y guerra. El colectivo de los “oficiales de mar y guerra” estaba integrado por los que servían, tanto en los buques de la Armada como en los de la Compañía de Caracas. Concretamente, dictaminaron que los representantes del Consulado de San Sebastián negociaran con el Intendente de Marina la ampliación de la exención a los maestros de chalupa, carpinteros de ribera, así como a los oficiales y arponeros de los restantes mercantes y balleneros de Gipuzkoa¹¹¹.

Con todo, hasta el fin de la Guerra de la Pragmática Sanción, concluida con la firma del Tratado de Aquisgrán en 1748, no se produjo ningún cambio en el sistema de organización de los servicios en la Armada. A partir de ese año, fue la propia Corona la que inició una política reformista a fin de que los recursos materiales y humanos de sus dominios se adecuaran a las necesidades de su Armada que debía ser reforzada a fin de que fuese efectiva en futuras guerras. Las autoridades y los inversores navales de Gipuzkoa y Bizkaia dirigieron sus acciones a adecuar estas reformas a sus intereses económicos y políticos. Así, como se veía en el capítulo de la construcción naval, la promulgación en 1748 de la *Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de marina*, fue seguida de intensas gestiones, emprendidas por la Provincia. En 1749 culminaron éstas con la obtención de una ordenanza particular de montes y plantíos que confería a la institución provincial la privativa jurisdicción sobre los bosques. A principios de 1751 se promulgó la *Real Ordenanza de marina* que fue seguida, una vez más, por las gestiones de Gipuzkoa y Bizkaia. Fruto de estas acciones, en mayo de 1752 el rey concedió a ambos territorios una ordenanza de marina específica que adecuaba la anterior a sus peculiaridades legislativas¹¹². En lo que a los servicios en la Armada se refiere, se abandonaba definitivamente la pretensión de la aplicación de la Matrícula de marineros en Gipuzkoa, de manera que en lo sucesivo, como hasta entonces, se regirían de acuerdo con el reglamento de Gaztañeta. Los marineros deberían figurar en las listas de las cofradías únicamente para poder navegar fuera de los límites de la provincia y navegarían con certificado del Consulado de San Sebastián. Además, la marinería guipuzcoana, al no aplicarse la Matrícula, continuaría sometida a la jurisdicción ordinaria y no a la de los Ministros de Marina. En suma, las autoridades de Gipuzkoa, a satisfacción de los inversores navales, continuarían disfrutando del control administrativo y

110 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/75.

111 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/76.

112 El marqués de la Ensenada remitió a Manuel Diego de Escovedo, Ministro de Marina de San Sebastián, un capitulado incluyendo las innovaciones introducidas en la Ordenanza de Marina de 1751 para su aplicación en Gipuzkoa y Bizkaia (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/81).

jurisdiccional sobre la marinería. Por tanto, la ordenanza particular de 1752 constituyó el afianzamiento definitivo de las prácticas que se venían ejerciendo desde tiempo atrás.

Con todo, con esta ordenanza no hallaron solución los principales problemas y choques de intereses que se venían produciendo desde principios de siglo en torno a los servicios en la Armada. Efectivamente, los principales inversores e interesados en las actividades marítimas no veían salvaguardada su disponibilidad de mano de obra marinera de las excesivas exigencias de la Armada. En consecuencia, promovieron una política de ampliación de las exenciones en beneficio de los marineros más cualificados. Ello implicaba que, en su sustitución, se incrementaba la presión de las autoridades a fin de que los menos cualificados sirviesen en la Armada. Esta política desembocó en duros enfrentamientos y acabó por lesionar el espíritu de los Fueros recogido en la Ordenanza de Marina de 1752, específicamente redactada para Gipuzkoa, que permitía el libre acceso de sus habitantes a los recursos marítimos de Gipuzkoa -pesqueros y de navales-, sin que en contrapartida estuviesen obligados a servir en la Armada. En suma, la política de extensión de las exenciones chocaba precisamente con la exención que los Fueros y la Ordenanza de Marina de 1752 otorgaban a los marineros menos cualificados, a aquellos que se aprovechaban de los recursos marítimos sin que constituyeran su principal ocupación. Así, en 1754 se suscitó un pleito en Getaria a raíz de que su Cofradía de Mareantes procedió a incluir en el sorteo de marineros para la Armada a tres campesinos que también se dedicaban a labores de pesca. Los campesinos se negaron a cumplir con el servicio alegando que eran exentos de acuerdo con los Fueros y las Ordenanzas de Marina¹¹³.

Efectivamente, los marineros más cualificados que trabajaban en las principales empresas marítimas de Gipuzkoa, como la Compañía de Caracas, gozaban de hecho de la exención de servir en la Armada. El peso de las levas recaía especialmente en los menos cualificados, la mayoría campesinos en busca de un mejor modo de vida que se alistaban en las cofradías de mareantes para dedicarse a la pesca del litoral, con el propósito último de adquirir una experiencia necesaria para emplearse en las mencionadas grandes compañías mercantiles o de buscar un pasaje gratuito para emigrar a América. Tal como denunciaban los representantes de las “repúblicas marítimas”, ante una nueva leva de 90 marineros solicitada en 1756, los alistamientos afectaban siempre a sus vecinos marineros menos cualificados, a consecuencia de la exención que de hecho gozaban los empleados en las grandes empresas marítimas y a la huida que los campesinos-pescadores de tierra adentro, miembros de las cofradías de mareantes del litoral, emprendían cada vez que vislumbraban la proximidad de una leva¹¹⁴.

113 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 1353.

114 “...Las suplicantes no solo se hallan con los gravámenes expuestos, sino también con el de que muchos empleados, o navegantes en navios de la Compañía de Caracas, y otros, y residentes en los pueblos no marítimos, dexan de concurrir y contribuir a las levas, ya por la estrechez del tiempo para saver su paradero, y llamarle al sorteo, ya también porque savida su residencia fácilmente pueden evadirse de la obligación a lo menos en el día, causando con este motivo perjuicio a los marineros de las suplicantes, y dexando los puertos sin los precisos para socorrer las muchas urgencias que ocurren, por lo que sería conveniente, no se admitiese en las cofradías y listas de mareantes a ninguno de tierra adentro, sin que aseguren // (fol. r.) con fianza o en otra forma la responsabilidad para los casos de levas.

Ygualmente hacen presente a VS ser justo y arreglado el que todo aquel que saliese a la pesca de qualquiera genero en los puertos, sea alistado por marinero, y reputado por tal para las levas, sin que le exima el exercicio de otro oficio,

Solicitaban diversas medidas para mitigar sus penalidades: en lo concerniente a los marineros que se permitiese el alistamiento en las cofradías únicamente de aquellos marineros de tierra adentro que tomasen un serio compromiso de cumplir con las levas y que la actividad de la pesca se autorizase tan sólo a los alistados en las cofradías; en lo concerniente a las levas solicitaban que los gastos de manutención y de traslado a sus destinos de los marineros alistados corriesen a cuenta del rey.

Esta situación, lejos de remitir, perduró en años posteriores, de manera que los conflictos no culminaron. En 1758 Manuel Diego de Escovedo, Ministro de Marina de San Sebastián, ante las quejas emitidas por las localidades del litoral para completar una nueva leva de 50 artilleros, 70 marineros y 30 grumetes, instaba a la Provincia a que se completara su alistamiento, afirmando que “...*Para mucha mas gente de la que el Rey pide me parece tiene la Provincia y se verifica de que si qualquier particular quiere apromptar mas de 200 hombres para conducir vaxeles a otros reynos los halla a los dos dias que los busca...*”. Añadía después que “...*Renteria, Oyarzun, Urnieta, Tolosa, Villabona, Hernani y otros pueblos de tierra dentro tienen // (fol. r.) vastante gente de mar, y no veo sus roldes, no obstante de aver firmado vastantes matriculas para los hijos de estos pueblos salgan a navegar...*”. En suma, se quejaba de las dificultades de completar las levas que experimentaba como consecuencia de la exención que los embarcados en los mercantes guipuzcoanos disfrutaban y de las maniobras que los marineros-pescadores de tierra adentro emprendían para eludir los servicios en la Armada. Como solución proponía que los alcaldes de las localidades del interior remitiesen listas de los marineros de su jurisdicción y que en cada cofradía de mareantes únicamente se admitiese el alistamiento de los reputados como vecinos¹¹⁵.

En cambio, no proponía ninguna medida en contra de que se continuara consintiendo la exención que de hecho venían disfrutando los marineros embarcados en las principales empresas marítimas guipuzcoanas. Es más, la Corona procedió a sacar partido de la existencia de esta exención. Las Juntas Generales de 1759, reunidas en Zestoa¹¹⁶, y las de 1760 en Segura, decretaron que los oficiales empleados en la Compañía de Caracas y en los demás mercantes, los maestros de las chalupas de pesca y los que ejercieran cargos en las cofradías fuesen exentos de servir en la Armada¹¹⁷. En la práctica, la exención que beneficiaba únicamente a los oficiales de la Compañía de Caracas, de hecho, era disfrutada por toda su marinería. La Corona, en vez de proceder a impedirlo, mediante una Real Orden

mediante no poder, ni permitirse el pescar con chalupas, y otras embarcaciones, sin que sea y se estime por marinero...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/81).

115 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/82.

116 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92.

117 Se contemplaban otras medidas como que los marineros asentados en las cofradías diesen fianzas de que cumplirían con los servicios de la Armada; no se admitirían sustitutos de los que fuesen seleccionados para el servicio; desde su alistamiento los gastos de manutención y transporte de los marineros correrían a cuenta de las autoridades reales; y que la Compañía de Caracas emplease a los marineros que volviesen licenciados de la Armada (B.K.M., 50513).

de 1760 prefirió la aplicación de medidas que incentivasen el servicio de los marineros en la Armada, confirmando la condición, contenida en este último decreto provincial, de que los marineros, para ser admitidos en la Compañía de Caracas, previamente deberían haber servido en la Armada. Con esta medida, que les prometía el empleo en la Compañía de Caracas exentos de más servicios en la Armada, se fomentaba el alistamiento en la Armada de marineros novatos y poco cualificados empleados en la pesca del litoral. Pero al mismo tiempo suponía el ascenso a rango legal de esta exención, hasta entonces tan sólo aplicada de facto¹¹⁸.

Con todo, estas medidas no sirvieron para que los marineros sujetos a las levas se contentaran del todo con su destino y abandonaran sus propósitos de eludir en lo posible el alistamiento en la Armada. Efectivamente, muchos de los campesinos que participaban en algunas actividades marítimas como la pesca del litoral únicamente buscaban un complemento de sus ingresos económicos, cuando no un pasaje a Indias, y no su promoción y ascenso dentro del oficio marinero. Tal como se quejaban los alcaldes de Pasaia en 1770, estos campesinos-marineros se negaban a alistarse en las cofradías y eludían los servicios en la Armada¹¹⁹. El descontento entre los marineros sujetos a las levas iba en aumento. Ese mismo año de 1770, al tratar los alcaldes de San Sebastián de excluir del sorteo a trece marineros enrolados ya en la Compañía de Caracas, el resto de marineros empleados en otras embarcaciones se opusieron firmemente, argumentando que también solicitarían la exención que gozaban los de la Compañía de Caracas¹²⁰. Estos problemas se fueron agravando a medida que se incrementaban las dificultades de la Compañía de Caracas para absorber toda la mano de obra marinera que anualmente se generaba en Gipuzkoa, es decir, a medida que

118 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/85.

119 "...a este puerto ocurren gentes de // (fol. r.) todos los pueblos circumbecinos que se ocupan diariamente en los ejercicios de la marinería y pesca, y estando a estas hutilidades quieren ser esemptos de el Real servicio pretestando que no son matriculados y que su ejercicio es el de labradores, y que quando en este no tienen que hacer, se ocupan en el de la marinería, sucediendo no pocas veces que los marineros no tengan jornal, y los que no quieren serlo, sino para sus hutilidades, lo tengan..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92). El descontento quedó de manifiesto durante la "Machinada" de 1766. Los marineros amotinados congregados en Getaria redactaron unas capitulaciones que, entre otras, reclamaban: 1) el aumento de soldadas de los marineros alistados en la Armada; 2) que los campesinos de tierra dentro no fuesen matriculados en las cofradías para impedir que ocupasen los empleos de la Compañía de Caracas, mientras los verdaderos marineros se hallaban alistados en la Armada; 3) que los maestre-chalupas fuesen comprendidos en las levas igual que los pecadores y marineros comunes. Véase: ALBERDI LONBIDE, X. – RILOVA JERICÓ, C.: "¿Una rebelión de tierra adentro...", op. cit.; SÁNCHEZ, J. - PIQUERO, S.: "El Zarauz tradicional...", op. cit., pp.: 288-294.

120 "...Antes de dar principio al sorteo manifieste al congreso de marineros que trece de los comprehensos para el sorteo havian recibido prestamos y se hallaban destinados para la tripulacion del navio San Gabriel de la Real Compañía, fletado juntamente con otras embarcaciones para el transporte del Reximiento de Granada que guarnee esta plaza, y que no devian ser incluidos en el sorteo, pero todo el cuerpo de marineros menos los destinados, reclamo con teson y uniformemente haciendome presente, que separando del sorteo los trece destinados para la tripulacion del navio San Gabriel excitarian igual excempcion otros qualesquiera alquilados para las otras embarcaciones fletadas para el transporte, y que separando unos y otros necesariamente havia de recaer la suerte quasi sobre todos los demas aun incluso los que acababan de llegar en el navio San Vicente, añadiendo que quando la // (fol. r.) suerte cojiese a alguno o algunos de los destinados facilmente podrian los asistentes de la Compañía y demas dueños de las embarcaciones fletadas reemplazarlos de los que se librasen de la suerte por ser notorios los continuos esfuerzos y empeños que hacen los mareantes para su admision en servicio de la Compañía, y en quales quiera navios fletados para Yndias..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92).

comenzó a faltar el incentivo de los marineros para aceptar los servicios en la Armada. A fin de que el incentivo propuesto por la Provincia, aprobado por el rey en 1760, surtiese los efectos deseados, las Juntas Generales de 1763, congregadas en Ordizia, se vieron precisadas a decretar que la mitad de las tripulaciones de los barcos de la Compañía se compusiesen de marineros guipuzcoanos licenciados de la Armada. Pero para el año de 1770 comenzaron los primeros síntomas de incapacidad de empleo de toda la marinería en la Compañía, tal como se quejaba el representante de Mutriku en las Juntas Generales celebradas ese año en Mondragón¹²¹.

En las Juntas Generales de 1771, congregadas en San Sebastián, los procuradores de las “repúblicas marítimas” presentaron un proyecto de reglamento para la regulación de las exenciones y de los incentivos de los marineros para servir en la Armada. Se proponía la exención de los oficiales de los mercantes de la Compañía de Caracas y de particulares, de manera que a los que navegasen hacia América se les relevaba incluso de la obligación de asentarse en las listas de marinería de las cofradías. Igualmente quedaban exentos los que ejerciesen cargos en las cofradías, los maestros de chalupa que faenasen con su embarcación, los mayores de 60 años y los hijos de viudas que mantuviesen a sus familias. El derecho que los Fueros concedían a todos los guipuzcoanos de pescar libremente exentos del servicio en la Armada era expresamente suprimida, de manera que todos los que se dedicasen a la pesca en las chalupas estarían sometidos al alistamiento. Para la regulación de los sorteos las justicias de los pueblos marítimos, anualmente redactarían listas de marineros útiles, de carpinteros y calafates y de marineros jubilados, que serían remitidas a las Juntas Generales de la Provincia. En los sorteos no se admitiría a nadie que no fuese marinero, siendo necesario, al objeto, estar empleado en las lanchas de pesca de la provincia. Tampoco se admitiría en lo sucesivo la designación de sustitutos por los que hubiesen sido alistados. En cuanto a los incentivos, se contemplaba que se cumpliese estrictamente el decreto que ordenaba que al menos la mitad de las tripulaciones de los buques de la Compañía de Caracas se completase con marinería guipuzcoana¹²². Este reglamento, aprobado por la Junta, sería refrendado por el

121 B.K.M., 50516.

122 Debían quedar exentos, “...los capitanes, thenientes, pilotos, contra maestros, guardianes, despenseros y condestables que se emplean en los navios de la Real // (fol. r.) Compañía Guipuzcoana de Caracas y que es conforme esta disposición a la del artículo 64 de la ordenanza de Marina del año de 1751. Que igualmente queden esentos los capitanes y primeros pilotos de los navios marchantes del País, por parecer consiguiente lo queden estos, supuesto que lo estan los oficiales de mar de los de la Real Compañía y por convenir al alivio del comercio marítimo y aumento de la marinería. Que queden también esentos los mayordomos maestraciones y cocineros por que no son efectiva y propiamente de profesion marinera y de la calidad que prescribe el artículo 189 de la ordenanza, y que por la misma razon no se les confiera el honor de alistarse en la cofradía de ma-// (fol. v.) reantes, sirviendose VS de solicitar de SM se digne de dispensar en estas clases la obligacion que tienen toda jente de mar de alistarse siempre que se haia de emvarcar para la America. Que igualmente queden esentos los mayordomos del gremio de los mareantes en atencion al trabajo y cuidado con que deven vigilar sobre los intereses y gobierno de la comunidad y sus individuos, y al veneficio que resultta a estos y que se conceda la misma esencion con arreglo a los artículos 42 y 65 de la citada ordenanza a los marineros que huviesen llegado a la hedad de sesenta años y a los maestros de chalupas que las tengan propias y travajen con ellas en la pesca y demas ministerios de su facultad. Que asi bien queden esentos // (fol. r.) los alcaldes de mar de esta ciudad por ser jueces arvitros que la cofradía nombra anualmente para arreglar las faenas de mar extraordinarias en concurrencia de los nombrados para el mismo efecto por la Ylustre Casa del Consulado. Que las justicias de los pueblos marítimos tengan especial cuidado en no eximir del sorteo a ninguno de los mareantes que se emplean en la pesca, o navegacion con el específico pretexto de ser huerfano, o hijo de viuda, a menos que efectivamente el tal hijo la este manteniendo, y que a la viuda no quede para su subsistencia otro

rey a principios de 1772. La aplicación del reglamento fue inmediata, de modo que desde julio de 1771 los concejos de las localidades marítimas se dotaron del “Libro de Mareantes”. Al inicio del libro figuraba el decreto de la Junta que aprobaba el reglamento mencionado y después contenía las listas de marineros, y de calafates y carpinteros, anualmente actualizadas¹²³.

Estos reglamentos incentivaron el servicio de los marineros en la Armada, incluso de forma voluntaria, tal como comunicaba en 1776 el alcalde de Mutriku a la Provincia, donde los 17 marineros, que debían acudir al servicio en la Armada, “...se han alistado voluntariamente, tanto animados con la expectativa que tienen de conseguir viage en los registros de la Real Compañía de Caracas despues que regresen con legitimos pasaportes conforme a las reales ordenes de 18 de julio de 1763, y 25 de febrero de 1772, cuanto por la gratificacion de a cada veinte y cuatro pesos que ha ofrecido la cofradia de mareantes de este puerto...”¹²⁴. Pero paralelamente dieron origen a nuevas disputas en torno al alistamiento de campesinos que eventualmente se dedicaban a la pesca y que acumulaban muy poca o nula experiencia marinera. El reglamento de 1771-1772 contemplaba que todos los empleados en la pesca del litoral en las chalupas o lanchas estaban sujetos a las levas. Pero las autoridades municipales del litoral comenzaron a alistar a personas que eventualmente, tanto por afición o como complemento de su oficio, se dedicaban a la pesca en embarcaciones menores, como bateles, en contra de la legislación vigente que permitía la libre pesca a todos los guipuzcoanos y prohibía el alistamiento de personas dedicadas a oficios terrestres. Tal como denunciaban los representantes de la población de Altza, aldea ubicada en el puerto de Pasaia en el término de San Sebastián, en 1776 los alcaldes de San Sebastián incluyeron en el sorteo de marineros a varios campesinos de la aldea que eventualmente se dedicaban a pescar con sus pequeños bateles para completar sus ingresos. Todo ello para eximir a los marineros más cualificados de su obligación de servir en la Armada¹²⁵. En opinión de los alcaldes de San Sebastián estos

arbitrio, pues de lo contrario podran experimentar inconvenientes perjudiciales a los demas del gremio. Que las mismas justicias maritimas para gobierno de VS // (fol. v.) tengan la obligacion precisa e indispensable de presentarla anualmente en su Junta General tres listas : la una de la jente de mar util para actual servicio; otra de la maestranza de carpinteros y calafates, y otra de la que por legitimas causas estuviere jubilada, lo qual es conforme al articulo 27 de la hordenanza. Que no se admitta al sorteo ninguno que no sea marinero de profesion, o que tenga disposicion de serlo, para lo qual devera el prettendiente exercer la pesca en las lanchas del Pais que salen a la altura, y que echo el sorteo no permitan las justicias con pretexto alguno el que se pongan sobstitutos sino que se emvarquen precisamente los que saliesen en suerte y que qualquiera fraude en esta parte se castigue con toda severidad conforme al articulo 68 de la hordenan-// (fol. r.) za. Que como uno de los medios mas poderosos para la creacion y fomentto de la mas selecta y numerosa marineria de esta Provincia es la inviolable observancia de que la mitad de las tripulaciones de los navios de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas se componga de la marineria de los puertos de VS que con legitima licencia se rettire del Real servicio de la armada...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/93).

123 A.M.R., E, 6, 1, 2.

124 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92.

125 “...No obstante deviendo hacer grande aprecio de singularidades tan honrrosas, y propias de la libertad, con que nacen, y viben // (fol. v.) los hijos de VS se ha observado que en el sorteo de marineros que acava de hacerse, han comprendido los alcaldes de San Sevastian no solamente a los alistados navegantes de Profesion, sino tambien a los que algunas veces se ocupan en el exercicio de pescar como son Manuel y Juan Jossef de Berra, Santhiago, Salvador y Marcial de Echeverria con Jossef Antonio de Casares.

De estos seis vecinos míos los dos primeros son dueños propietarios de casas y los demas hijos de otras de esta poblacion, todos de oficio de labradores, que despues de emplear todo el dia en las pesadas tareas de sus tierras, se

campesinos dedicados a la pesca con sus bateles estaban sujetos a las levas de acuerdo con el reglamento de 1771-1772, aunque como se acaba de comprobar, esa interpretación no se ajustaba a su contenido, pues únicamente los empleados en las lanchas o chalupas, dedicadas a la actividad pesquera como oficio, estaban sometidos a los servicios en la Armada¹²⁶.

Esta situación originó también el malestar y la oposición de las autoridades de marina. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, Ministro de Marina de San Sebastián, en 1776 se quejaba de que la mayor parte de los que se hallaban alistados en las cofradías y eran sorteados para la Armada eran novatos, inexpertos en el oficio marinerero. La disponibilidad de marineros para la Armada estaba llegando al colapso en 1778, en vísperas de la entrada de España en la Guerra de la Independencia Norteamericana contra Inglaterra. Efectivamente, los inversores en actividades marítimas, con el concurso de las autoridades provinciales y municipales de Gipuzkoa, se valían de la legislación vigente, especialmente, del reglamento de 1771-1772 para que la marinería experimentada eludiera masivamente sus deberes con la Armada y se empleara en sus empresas marítimas. Las cofradías de mareantes se hallaban desprovistas de marineros expertos, que continuamente figuraban en sus libros como ausentes. Tal como informaba el alcalde de Orio a la Provincia, esta situación se agravó a raíz del inicio de la crisis de incapacidad para la contratación de toda la marinería disponible de la Compañía de Caracas, lo que empujaba a los marineros a emplearse en otras empresas particulares, la mayoría dedicadas al comercio con América, escapándose del control de las autoridades¹²⁷. Al mismo tiempo, eran los campesinos deseosos de mejorar sus condiciones de vida, tanto iniciándose en el oficio de marinerero, como en busca de un medio para la emigración a América, los que nutrían las listas de marineros presentes para servir en la Armada de las

desbelan de noche en la pesca para alivio de sus familias, saliendo siempre que puedan, a la mar con bateles pequeños, que para el efecto tienen a propósito. Ninguno de ellos se halla alistado en cofradía alguna de mareantes y ninguno se ha empleado hasta ahora en viajes a la América // (fol. r.) rica, ni en embarcaciones de la Europa. Sin embargo a caído la suerte en el último de ellos, y se le ha destinado al Ferrol con la restante marinería de VS, sin que en la estimación de dichos alcaldes haya echo impresión alguna.

Con esto parece se da lugar a dos inconvenientes : el primero contra la disposición de los artículos 88 y 99 de la Real Ordenanza las cuales dejando prohibidos, e ynabiles de navegación en embarcaciones particulares, y en las de comercio a Yndias a los que no están matriculados, se abilitan aquí y declaran suficientes para el servicio de la Real Armada a los no alistados, ni jamás navegados para parte alguna, en medio de solicitarse gente robusta y marinera, como requiere un objeto tan noble e importante : El segundo, que al abrigo de semejantes pobres pescadores queden exentos de todo cuidado otros marineros, que logran viajes lucrosos de la América y echos, acaso // (fol. v.) con poco veneficio del estado y de VS.

Para desvanecer todo motivo de controversia en este punto, le tiene VS bien desidido en la declaración de SM de 16 de mayo de 1752, en la qual adicionando la Real Ordenanza de Marina del año de 1751, por lo respectivo en las Provincias libres comprendidas desde el citado artículo 188, se acredita que todo Guipuscoano tiene, y le pertenece por naturaleza el derecho de pesca y navegación en embarcaciones de VS, aunque no este sentado, o comprendido en la lista para levas, a distinción de otros, que necesitan ganarla mediante la Matricula, y proposito de servir la armada, siempre que fueren llamados, o buscados para ella ; de cuius requisito necesitan los naturales de VS solamente para gozar de ambos derechos en el resto del reino y sus costas...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92).

126 Los alcaldes de la ciudad remitieron un memorial a la Provincia planteando la pregunta de “...si los meros pescadores que con sus bateles salen de este puerto del Pasaje y población de Alza a la pesca deven ser comprehensos en el sorteo ; o si en virtud de la propuesta hecha por VS al Rey en 6 de julio de 1771, y la // (fol. r.) resolución que le siguió de 25 de febrero del siguiente año deven quedar exentos del sorteo?...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92).

127 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92.

cofradías¹²⁸. Por supuesto estos “marineros de conveniencia”, llegado el momento de los sorteos de marineros para atender a las levadas, procedían, en muchas ocasiones, a desaparecer durante unos días a fin de evitar el alistamiento. Esta situación, sumada a la connivencia de las autoridades locales en los fraudes dirigidos a eludir de las levadas a los marineros expertos, conducían a la generalización de los abusos, que se vienen comentando, como alistar a campesinos que eventualmente se dedicaban a actividades de pesca. Tanto es así que la Cofradía de Santiago Apóstol de Podavines de San Sebastián, integrada por campesinos y jornaleros agrícolas, elevó un memorial a la Provincia denunciando la continuidad de estos abusos cometidos por las autoridades de la ciudad¹²⁹. Como reflejo de esta situación consta que el caso guipuzcoano fue realmente excepcional entre los restantes territorios ubicados en el Cantábrico. Efectivamente, como muestra de las exenciones alcanzadas por su marinería, el aporte guipuzcoano de marineros durante las últimas décadas del siglo, en comparación con los restantes territorios, fue mínimo, siendo el único territorio cantábrico cuyo aporte fue menor al 1% del total de marineros de la Armada. En suma, el número de marineros guipuzcoanos que en estos años sirvieron en la Armada es similar a los de otros territorios del interior peninsular como Navarra, La Rioja, Aragón, las dos mesetas o Extremadura¹³⁰.

Esta generalización del fraude, junto con la imperiosa necesidad de marineros de los buques de la Armada con motivo de la guerra contra Inglaterra, fue una de las causas que motivaron la adopción por las autoridades de Marina de una política intrusista y desestabilizadora, ya descrita en el capítulo del comercio marítimo, que a fin de apropiarse de la disponibilidad de la marinería cualificada de Gipuzkoa acarreó terribles pérdidas a su economía marítima. No era la apropiación por la Provincia del control administrativo y jurisdiccional sobre los recursos marítimos humanos a partir de la Ordenanza de 1752 la que desencadenó esta política, sino la absoluta incapacidad de las autoridades de Marina por disponer de marinería cualificada que se puso de manifiesto especialmente tras el inicio de la guerra contra Inglaterra en 1778. Efectivamente, las autoridades de Marina se tuvieron que contentar en su momento con la apropiación de la jurisdicción sobre la marinería protagonizada por las autoridades de Gipuzkoa y no emprendieron ninguna acción desestabilizadora. Pocos años después de la promulgación de la Ordenanza de 1752 se suscitó un conflicto jurisdiccional entre el alcalde de San Sebastián y las autoridades de Marina en torno a las acciones emprendidas por el primero en contra del capitán de un mercante vizcaíno. Este capitán,

128 “...Ya indico a VS mi antecesor en 21 de febrero de 1766 el vicio que se notaba de alistarse como marineros gentes de otra profesion con solo el fin de adquirir un documento con que aparecer o figurarse en Cadiz marineros para lograr su paso a la America. Quando esto no tubiese otros inconvenientes que la emigracion del solar de VS solo por este seria muy justa y oportuna la providencia de VS que prohibiese la incorporacion al gremio de mareantes a quien le busque solo como vehiculo para expatriarse, sin intencion formal a sujetarse al servicio de la armada como hazen muchos y se combence de los influxos u efugios que buscan para eximirse quando la casualidad los presenta en su Pais al tiempo del sorteo...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92).

129 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92.

130 Las aportaciones de las restantes provincias cantábricas fueron todas superiores: La Coruña el 28'7% de los marineros que sirvieron en la Armada; Pontevedra y Asturias cada una entre el 5 y el 10%; y el resto de Galicia, Santander y Bizkaia cada una entre el 1 y el 4'6% (MARTÍN GARCÍA, A.: “Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, 12 (1999), pp. 415-441).

apresado por el alcalde de la ciudad, apeló al Intendente de Marina y en consecuencia estalló el conflicto entre ambas instancias. El rey emitió en marzo de 1757 una Real Orden que buscaba contentar a ambas partes, de manera que salvaguardando la jurisdicción de las justicias ordinarias de Gipuzkoa y Bizkaia, concedía el Fuero Militar de Marina a todos aquellos marineros empleados fuera de ambos territorios que quisiesen acogerse a ella, en cuyo único caso serían juzgados por las autoridades de Marina¹³¹. En lo sucesivo no hubo más disputas jurisdiccionales de este signo.

Fue a partir de principios de 1779, en plena guerra contra Inglaterra, cuando dio inicio la nefasta política de desestabilización de las autoridades de Marina. Como en los capítulos precedentes se ha estudiado, el Ministro de Marina de San Sebastián comenzó a interferir en la jurisdicción de las demás justicias existentes en Gipuzkoa¹³². En marzo de ese año comenzó a solicitar al Consulado de San Sebastián una razón mensual del tráfico naval de la ciudad y de sus tripulaciones y pretendió la concesión de los permisos de salida a las embarcaciones¹³³. Su objetivo era evitar que los marineros guipuzcoanos se embarcaran en barcos pertenecientes a extranjeros, especialmente labortanos y franceses. Pero los abusos y la presión de las autoridades de Marina se incrementarían especialmente desde el apresamiento del convoy de la Compañía de Caracas por la escuadra británica en 1780, a cuya consecuencia parte importante de la marinería más cualificada de Gipuzkoa fue hecha prisionera o quedó inmovilizada en Venezuela¹³⁴. Las autoridades municipales y de las cofradías incrementaron sus maniobras fraudulentas a fin de que los escasos marineros expertos que quedaban a su disposición no fueran alistados por la Armada y cubrieran las necesidades de las restantes empresas y embarcaciones mercantes de Gipuzkoa. Así, con la solicitud de una nueva leva en mayo de 1781, el Ministro de Marina de San Sebastián comprobó que la mayoría de los marineros experimentados figuraban como ausentes en las listas de las cofradías. Estas listas no eran puntualmente actualizadas por los oficiales de las cofradías, precisamente, a fin de que la mayoría de sus miembros figuraran como ausentes y eludieran de ese modo su alistamiento¹³⁵.

131 "...Con motivo de competencia de jurisdiccion subscitada entre el yntendente de marina, y el alcalde mayor de aquella plaza por haver este ultimo puesto preso a un capitan de navio marchante, cofrade de la cofradia de Santelmo en el Señorío de Vizcaya : hà venido el Rey en declarar por punto general correspondientes a los juzgados de marina con el goze del fuero de ella (siempre que le reclamen) à todos los capitanes, patrones, pilotos, marineros, y demas yndividuos, naturales del mismo Señorío, y Provincias exemptas, interin se hallen empleados en embarcaciones de comercio fuera del expressado Señorío, y Provincias, en atencion a que aunque no se comprehenden en la matricula, estàn dispuestos al Real Servicio, y à concurrir dèl, quando se les llame..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/84).

132 La ofensiva del Ministro de Marina Enríquez afectó también directamente sobre el control de la gestión de los recursos forestales que este oficial trataba de incrementar en beneficio de las necesidades de madera de la Armada. Véase: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 165-172.

133 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/90.

134 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/92.

135 "...Las listas testimoniadas de marineria remitidas a VS por sus Pueblos de la costa, estaran naturalmente deducidas de otras en que estaran asentados // (fol. v.) los nombres de todos los que componen el gremio o cofradia de marineros de la misma villa o poblacion, con expresion del ultimo paradero que consta escrito en el asiento de cada uno : y en efecto no habria diferencia de lo que conste en los tales libros a los testimonios remitidos a VS ; pero esto sera puramente imaginario, si en los libros real y verdaderamente no esta apuntado el ultimo paradero del sugeto. Yo

Es más, tal como recriminaba Juan José de Zuaznabar, Diputado General de Gipuzkoa, en un tono inocente realmente sorprendente, al Secretario de Juntas y Diputaciones, encargado de gestionar las levas, eran los jóvenes campesinos inexpertos de tierra adentro, deseosos de mejorar sus condiciones de vida, los que engrosaban las filas de los marineros alistados, muchas veces como sustitutos de marineros de profesión¹³⁶. A fin de acabar con este fraude, proponía que en lo sucesivo no se admitiese el alistamiento de personas ajenas al oficio de marinero, que las listas de marineros remitidas por las “repúblicas marítimas” expresaran el oficio de los individuos alistados y que los comisarios de marinería de la Provincia no admitiesen sustitutos¹³⁷. Estas palabras de la máxima autoridad política de la Provincia no dejan de sorprender, máxime cuando las propias autoridades provinciales eran quienes posibilitaban y protagonizaban el fraude, como de sus propias palabras se deduce. Ello induce a pensar, desechada la hipótesis de la ignorancia, que el Diputado General quería encubrir en cierto modo el fraude, a fin de que no fuese demasiado evidente y evitar de ese modo la acentuación de la intervención de las autoridades de Marina. Las Juntas Generales, celebradas ese año en Ordizia, adoptaron otras medidas, aparentemente destinadas a atajar el fraude, pero cuyo objetivo era contentar a las autoridades de Marina y evitar su intervención. Además de revisar los libros de alistados de las cofradías, a fin de elaborar una lista de marineros fehaciente, decretaron la prohibición del embarque de cualquier marinero guipuzcoano hasta completar la leva solicitada, para lo cual proponían que de cada mercante guipuzcoano, que a la sazón se hallase en los puertos de San Sebastián, fuesen alistados diez o doce hombres para la Armada¹³⁸. Pero estas medidas de la Provincia fueron infructuosas, pues no lograron doblegar la oposición a servir en la Armada de los marineros, especialmente de San Sebastián, tal como advertía el Ministro de Marina de San Sebastián en mayo de 1782¹³⁹.

ignoro lo que pasa en otros pueblos, pero de San Sebastian, veo en el rol que VS me incluye solo ocho marineros existentes, y notoriamente son muchos mas los que se ven, sin contar los que oygo que se ausentaron asi que se transfirio la voz de que se pedia nuevo servicio para la Armada, ni tal qual desertor de ella que me dicen anda impunemente por aqui. Esto nace de lo que indique arriba : si el marinero que se restituye de la armada o de otra ausencia, no se presenta corporal y // (fol. r.) formalmente al mayordomo; este deja correr su asiento con la ultima nota que tubo; resulta poca legalidad en las listas que se remiten a VS y consiste en mal regimen del gremio o cofradia...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/94).

136 La mayoría de los 38 “marineros” que se alistaron eran “...muchachos rapaces que devian andar todavia a la escuela; mozos inexpertos que no han puesto todavia los pies en el mar, arrieros, carboneros y a toda gente venal, y muchos tan infames y de tan poca vergüenza que han renunciado sus propios nombres y apellidos y usurpado los de aquellos a quienes han sobstituido para encubrir el engaño...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/94).

137 “...Que no se admita en la clase de marineros voluntarios a ninguno que no sea de esta profesion y no haya navegado enteriormente.

Que las republicas maritimas remitan a la Provincia sus listas con las respectivas filiaciones de los individuos sorteados o voluntarios que destinen para dicho servicio.

Que los comisarios de marineria al tiempo de hacer la entrega de esta al comisionado de la Provincia, hayan de asegurar a este bajo su palabra de honor, quando no sea de juramento, que la gente que // (fol. r.) presentan es la misma que relaciona su rolde o lista...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/94).

138 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/93.

139 “...La gente de mar de este pueblo apenas reconoce superior; el mas immediato suyo es el Mayordomo de la Cofradia, y en este punto, esta dicho todo, con decir que haviendo // (fol. v.) tenido este, dos meses ha, que hacer una faena para desencallar un navio que baro cerca de este muelle, no pudo lograr en muchos dias a jornales de precio

Ante esta situación, las temidas medidas de las autoridades de Marina no se hicieron esperar. En 1785 el Ministro de Marina comenzó a dificultar la emisión, tanto de patentes de navegación a los barcos destinados fuera de los territorios vascos, como de certificaciones que los marineros precisaban para navegar a Indias. Con objeto de evitar los fraudes y con la sangría de marineros que emigraban a Indias, comenzó a denegar la certificación a aquéllos que previamente no hubiesen servido en la Armada. Esta denegación afectó incluso a los empleados en las lanchas de pesca que eventualmente salían de los límites de Gipuzkoa y Bizkaia¹⁴⁰. Las medidas y los abusos de las autoridades de Marina repercutieron negativamente en el empleo de muchos marineros que, en consecuencia, veían como única salida la emigración a Indias. Este año de 1785 aumentó notablemente el número de polizones en los barcos destinados a Indias, pues a muchos campesinos y marineros que pretendían emigrar a América no les quedó más remedio que embarcarse de polizones. Es el caso de varios marineros desempleados que se embarcaron de polizones o “...*de troba (como han hecho otros varios) en un barco de la Compañía para la costa de Caracas, por quanto estaban los exponentes y sus pobres familias pereciendo por no tener en que emplearse en el distrito de VS...*”. Este delito llegó a tales extremos que en octubre de ese año, la Corona, promulgó una Real Orden imponiendo diversas penas a los polizones¹⁴¹. Efectivamente, tal como denunciaba el mayordomo de la Cofradía de Mareantes de San Sebastián en 1787, las mencionadas medidas adoptadas por las autoridades de Marina desembocaron en que “...*la maior parte y quasi toda la marineria que existe aqui, se halla sin empleo para exercer su profesion...*”, ya que los propietarios de los mercantes, a fin de eludir estas dificultades, procedían a enrolar tripulantes foráneos, mientras los guipuzcoanos quedaban sometidos a las levás y sin empleo¹⁴².

El incremento de la presión de las autoridades de Marina condujo a la exacerbación del fraude y de la huida por todos los medios de los marineros más cualificados del servicio en la Armada. En las Juntas Generales de 1790, reunidas en Hernani, los representantes de las “repúblicas marítimas” solicitaron que en lo sucesivo las levás se completasen, la mitad con marineros alistados en sus jurisdicciones y la otra mitad entre todos los municipios de la provincia¹⁴³. De alguna manera querían buscar alguna solución a este conflicto que estaba

bien alto, un marinero de los suyos propios, que quisiese trabajar, y hubo de valerse de los forasteros... No ha mucho tiempo que habiendo necesitado fletar una lancha para ir del Pasage a Santander en faena del servicio del Rey, costo muchos pasos en persona a uno de los mas respetables alcaldes de esta ciudad el conseguirlo; quando en qualquiera otra parte a la voz de un aguacil de matricula acuden como si fueran soldados, y quando aqui mismo para la propia faena y viage los halló prontos un comerciante : de este pasage se infiere que si generalmente repugnan el trabajo, repugnan mucho mas el del servicio del Rey, y asi se nota la facilidad con que se ausentan al menor rumor de que se busque // (fol. r.) gente para el, como ha sucedido pocos dias ha con motivo del navio San Fermin...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/96).

140 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/99.

141 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/98.

142 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/97.

143 B.K.M., 50527.

arruinando su economía. Ruina que se estaba extendiendo a todas las instituciones existentes en las localidades costeras, incluidas las cofradías. Efectivamente, a fin de contentar los ánimos de los marineros alistados para la Armada, las cofradías y los concejos les proporcionaban cantidades más o menos importantes de dinero en concepto de adelanto de soldada. A medida que se incrementaban las dificultades para reclutar marinería, las cantidades asignadas también fueron en aumento, en ocasiones de forma desmesurada. Algunas cofradías llegaron a endeudarse a fin de afrontar los gastos derivados de las soldadas para los marineros alistados. Además, como a continuación se comprobará, las autoridades municipales consintieron e incluso fomentaron este proceso de endeudamiento, conscientes de que era el único modo de completar los alistamientos que les exigían las autoridades de la Provincia y de Marina. En suma, a fin de evitar la intervención de dichas autoridades, tal como sucedió en 1781, las justicias locales se veían precisadas a cumplir con las levas solicitadas a costa incluso de la ruina de las cofradías.

A este respecto son muy ilustrativos los acontecimientos sucedidos en 1790 en Hondarribia. Reunidos los miembros de la Cofradía de Mareantes de San Pedro para elegir nuevo mayordomo y revisar las cuentas del saliente, acudieron a la reunión gran número de marineros jóvenes que habían sido poco antes reclutados para la Armada, solicitando que se les entregase una soldada de 50 ducados a cada uno. El alcalde de la ciudad, presente en la reunión, apoyó su propuesta que venció en la votación subsiguiente a pesar de la oposición de los sectores más poderosos de la cofradía, integrados por los propietarios de embarcaciones que monopolizaban los cargos. Así se alcanzó el acuerdo de que la Cofradía solicitase en la Caja de Caminos de la Provincia un censo de 1.500 pesos con un rédito anual del 3%. José Bernardo de Sorondo, nuevo Mayordomo Mayor electo, considerando que dicho acuerdo lesionaba seriamente la salud económica y el futuro de la institución que le tocaba regir, demandó al resto de la Cofradía la anulación del acuerdo ante el tribunal del Corregimiento. El Corregidor emitió un auto inicial ordenando que no se hicieran innovaciones en la costumbre hasta entonces observada en el pago de las soldadas a los marineros alistados. Pero este auto motivó la intervención del Diputado General de la Provincia, que remitió al alcalde de la ciudad un memorial exponiendo que se debía llevar adelante el acuerdo de la Cofradía. Fundamentaba su opinión en tres razones: que el acuerdo fue legítimamente adoptado por la mayoría de los miembros de la Cofradía; que los fondos de dicha institución procedían de las soldadas que sus miembros contribuían; y que era favorable a los intereses del Servicio Real y de la Provincia, que había prometido a las autoridades de Marina el alistamiento de los marineros en cuestión. El alcalde de Hondarribia presentó este memorial en el tribunal, lo que provocó el radical cambio de postura del Corregidor, de manera que en lo sucesivo el pleito se transformó en la demanda de la Cofradía contra su mayordomo para que entregase los caudales de la institución, a lo que se negaba el segundo¹⁴⁴.

El estallido de la Guerra de la Convención (1793-1795) agravó más esta situación. La Corona solicitó una leva de 500 marineros a la Provincia, pero a mediados de noviembre de 1793 únicamente se habían alistado 88. El Secretario de Marina don Antonio Valdez remitió a la Provincia una Real Orden advirtiendo que de no cumplirse con la leva adoptaría medidas

144 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 4627.

en contra de “...los privilegios que esta goza para la libre navegacion en el comercio...”. La Corona estimaba que había en Gipuzkoa un total de 1.007 marineros, “...sin contar los *podaguines*...” -campesinos que eventualmente se dedicaban a tareas marítimas-, de manera que consideraba razonable una leva tan abultada¹⁴⁵. Las autoridades provinciales y municipales, temerosas de que se materializaran las amenazas de las autoridades de Marina, aplicaron otras que a la postre resultaron también muy lesivas para la maltrecha economía marítima guipuzcoana. Así, en octubre de 1793, Ignacio Antonio de Lopeola, director de la Compañía de Filipinas en San Sebastián, tuvo que recurrir a la Provincia a fin de completar la tripulación de la fragata *Placeres* destinada a Manila con escala en Cádiz. A fin de evitar quedarse desprovisto de tripulación para su traslado a Cádiz, se vio precisado a reclutar marineros que no se hallaban alistados en las cofradías de mareantes y que, por tanto, no les afectaban las levas¹⁴⁶. Pero el alcalde de Mutriku impidió el embarque a los 15 que fueron reclutados en su vecindad, argumentando que precisaban de ellos para la seguridad y defensa de su puerto. La Provincia tuvo que interceder a favor del director de la Compañía a fin de que el alcalde de Mutriku autorizara el embarque de sus vecinos.

De este expediente se deduce que las principales empresas marítimas de Gipuzkoa comenzaban a prescindir de los servicios de los marineros de profesión y, por tanto, sujetos a las levas de marinería, reclutando a otros marineros no asentados en la cofradías valiéndose de la libertad de navegación que los Fueros concedían a todos los guipuzcoanos, en principio, siempre que no navegasen a América. Aunque una vez embarcados se puede fácilmente deducir cual sería el resultado. En suma, tal como se advertía en el capítulo del comercio marítimo, los marineros asentados en las cofradías estaban siendo sustituidos por otros no asentados e incluso forasteros. Esta sustitución alcanzó incluso a la actividad de la pesca del litoral, de manera que en las Juntas Generales de 1795, celebradas en Zestoa, los marineros de San Sebastián solicitaron que se les concediera el privilegio exclusivo de pesca y atoaje, ya que los “*podaguines*” o campesinos y jornaleros les estaban sustituyendo en dicha actividad sin estar sujetos a las levas. Con todo la Junta desestimó la propuesta¹⁴⁷. A medida que la crisis afectaba a las principales empresas navales de Gipuzkoa y la pesca del litoral absorbía los excedentes de mano de obra que se generaban, tal como se advertía en anteriores capítulos, los conflictos entre marineros alistados, sujetos a las levas, y no alistados en las cofradías, todos ellos mayoritariamente dedicados a la pesca, fueron en aumento y trascendieron al siglo XIX.

145 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/100.

146 “...para su tripulacion he solicitado en los puertos de la costa varios yndividuos que se han ofrecido a embarcarse de los que no están alistados en las Cofradias de Mareantes, ni que les comprehenda la Matricula, y al tiempo de trasladarse a esta ciudad los que se incluyeron en nota en la villa de Motrico, se les ha notificado por aquel alcalde y escribano suspendan su marcha hasta que VS expida su orden para el efecto.

En este estado no puedo menos de ocurrir a la proteccion de VS suplicandola que en atencion a lo adelantado que se halla la citada fragata con la carga a bordo, se sirva VS expedir su mandato al expresado alcalde para que no impida el embarque de dicha gente, pues no siendo de la numerada tiene livertad para navegar en los viages de Europa, en virtud del privilegio del solar de VS, sin sugencion al servicio de los bageles de SM mientras no tome certificacion // (fol. r.) de matricula...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/114).

147 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 15,4.

7.2. EL CORSO: ENTRE LA INICIATIVA PARTICULAR Y EL CONTROL INSTITUCIONAL

A pesar de la gran importancia de la actividad corsaria en la economía marítima guipuzcoana, especialmente del siglo XVII, ha merecido muy poca atención por parte de la historiografía vasca. Aparte de alguna que otra aportación puntual, además a veces de un marcado carácter divulgativo, no se ha investigado el tema ni con la profundidad ni con la amplitud adecuada¹⁴⁸. Este panorama es extensible a toda la historiografía española en general, con notorias excepciones, entre las que cabría destacar el trabajo de Otero Lana¹⁴⁹. Uno de los propósitos de este último trabajo de investigación, centrado en el corso español del siglo XVII, es un buen exponente de lo que se viene afirmando. Efectivamente, el propio autor confiesa que uno de sus objetivos es el de desterrar la falsa idea de la inexistencia del corso español. Aunque su objeto de estudio, tal como expresa en el título, es el “corso español”, bien podía haberse englobado bajo la denominación de “corso vasco”, o más propiamente de “corso guipuzcoano”, ya que constata que Gipuzkoa fue el principal núcleo de concentración de la actividad a nivel peninsular. De toda la provincia destacaban San Sebastián y Hondarribia como el primero y el segundo en importancia en la nómina de los principales puertos corsarios de toda la Península. A la vista de estos datos se hace aún más lamentable la escasez de trabajos que monográficamente analicen el corso guipuzcoano en profundidad¹⁵⁰.

Al inicio del capítulo se aludía que el corso constituía el conjunto de acciones armadas emprendidas en el mar por particulares al servicio de los intereses militares de un estado en contra de sus enemigos, al tiempo que suponía una importante fuente de ingresos para sus protagonistas. Se mencionaban también los estrechos vínculos de esta actividad con los servicios en la Armada. No se pretenden, ni mucho menos, obviar las diferencias entre ambas actividades, aunque como se irá viendo, dichas diferencias en un territorio, caso del guipuzcoano, en que regía la hidalguía universal son mucho menos nítidas y perceptibles cuanto más se retrotraiga el investigador en el tiempo. Efectivamente, a principios del siglo XVI, en el período inicial del proceso evolutivo que desembocó en la creación de una Armada propia de la Corona, resulta mucho más complicado que en siglos posteriores discernir claramente entre ambas actividades, sobre todo en lo concerniente al origen de la iniciativa de las acciones de corso. Es decir, en muchas ocasiones, la iniciativa del armamento

148 Véanse a modo de ejemplo: FERRER MAILLOL, M.T.: *Corsarios castellanos y vascos...*, op. cit., pp. 243-331; GARMENDIA ARRUBARRENA, J.: “Armadores y armadas...”, op. cit.; GUEVARA, J.R.: “El corso Hondarribiarra...”, op. cit.; MURUGARREN, L.: *Korsariak eta piratak...*, op. cit.; ZUMALDE, I.: “Un ejemplo significativo del corso...”, op. cit.

149 ARAUZ MONFANTE, C.A.: *El contrabando holandés en el Caribe...*, op. cit.; LÓPEZ NADAL, G.: “El corsarismo mediterráneo”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998, t.III: El área del Mediterráneo, pp. 233-260; LUCENA SALMORAL, M.: *Piratas, bucaneros, filibusteros...*, op. cit.; OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit.

150 Como principal novedad cabe destacar la publicación del número 5 de la revista *Itsas Memoria*, que bajo el título genérico de *Guerra marítima, corso y piratería*, engloba un amplio conjunto de artículos que tratan diversos aspectos de este tema en el marco de una amplia cronología, desde el final de la Antigüedad hasta la Segunda Guerra Mundial.

de corsarios no provenía en exclusiva de los particulares, sino que la Corona promocionaba su inicio y desarrollo, a veces en contra incluso de los intereses de muchos de los armadores e inversores en otras actividades marítimas de Gipuzkoa. Todo ello desembocó en frecuentes enfrentamientos, por una parte entre los intereses favorables y contrarios a la promoción y desarrollo del corso y, por otra, entre las autoridades de la Corona y los inversores corsarios por el control de la actividad.

7.2.1. Confrontaciones en torno al fomento o la limitación del corso

A la hora de establecer las causas del gran auge del corso en Gipuzkoa, en comparación con otros territorios marítimos de la Corona, Otero Lana plantea que, además de la pobreza natural del agro guipuzcoano que empujaba a sus pobladores al ejercicio de actividades alternativas, fue la crisis económica general -industrial y comercial- experimentada durante el siglo XVII la que empujó a sus inversores a buscar modos alternativos de obtener ingresos¹⁵¹. Es innegable que las actividades armadas, por los peligros que entrañan para la integridad física de sus actores, son, por lo general, de carácter alternativo a otras, consideradas más lucrativas, ya sea por que rentan mayores ingresos directos, ya por que implican menores riesgos y peligros -lo que repercute en el abaratamiento de sus costos provenientes de seguros, soldadas de la tripulación y armamento-. Pero se debe emplear con sumo cuidado el argumento de que las coyunturales crisis económicas constituyan la principal causa explicativa del eventual auge del corso en determinados contextos históricos y espaciales. Por una parte, a lo largo de esta investigación ya se ha comprobado que la tan manida “crisis del siglo XVII” en el caso de la economía marítima guipuzcoana se redujo a la crítica coyuntura acaecida entre mediados de la década de los 30 y de la de los 40 del siglo. De manera que el argumento de la “crisis” no es válido para explicar el importante desarrollo del corso a lo largo de todo el siglo. Por otra, en el propio trabajo de Otero Lana se evidencia que el corso era de carácter eminentemente coyuntural, es decir, dependía de las guerras y de los tratados que la Corona mantenía con las potencias extranjeras. De manera que durante el siglo XVII, a pesar de ser el siglo del gran desarrollo de la actividad, se distinguen varias etapas de auge y de decadencia del corso.

En el caso del corso guipuzcoano, Otero Lana -a pesar del enfoque general, estatal, de su trabajo que le conduce a no ahondar en el estudio de los factores de carácter local a la hora de buscar las causas del surgimiento y de los altibajos del corso en determinados territorios-, en diversas ocasiones manifiesta la enorme trascendencia del juego de intereses económicos locales. Insinúa que además de los intereses de la Corona y de los propios corsarios la evolución de la actividad dependió en parte importante de otros intereses en liza -pesqueros, comerciales, de las autoridades de la Provincia, etc.-, que, según las circunstancias, se mostraban a favor o en contra del desarrollo del corso¹⁵². En suma, la evolución del corso depende en gran medida del conjunto de intereses económicos, políticos y militares, unas veces coincidentes y otras contrapuestas, existentes en la economía marítima de Gipuzkoa y

151 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 50-56.

152 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 55-56, 81-86, 90-95, 211-212, 228-229, 257, 274, 281-283, 289-292, 295-297, 303, 323-326, 336-340.

que se analizarán a continuación. Es decir, además de constituir un arma auxiliar al servicio de las políticas militares de la Corona y fuente de obtención de riquezas y de recompensas para sus agentes, los interesados en otras actividades marítimas así como las autoridades municipales y provinciales de Gipuzkoa procuraron que el corso cumpliera otra serie de funciones favorables a sus intereses económicos y políticos en ocasiones contrapuestas, lo que dio origen a diversas disputas entre los favorables a su fomento o a su limitación. De modo que para conocer sus orígenes, las causas de su gran desarrollo y las de su evolución llena de altibajos, es imprescindible fijarse en dichos intereses y en sus enfrentamientos.

Aunque la edad de oro del corso guipuzcoano se produjo durante el siglo XVII, sus orígenes se deben rastrear en el siglo anterior e incluso en la Edad Media¹⁵³. La magnificación de la hipótesis historiográfica de que el corso constituye una actividad alternativa, ejercida en momentos de grave crisis de las restantes actividades marítimas, puede que constituya la causa de que la mayoría de las investigaciones se hayan centrado en el siglo XVII, dejando en un segundo término el corso del siglo XVI. Pero la documentación consultada revela el importante desarrollo del corso en Gipuzkoa durante la primera mitad del siglo XVI, en un período que tradicionalmente ha sido considerado de auge y crecimiento económico por parte de la historiografía, lo cual contradice la hipótesis de que el corso se origina en momentos de crisis económica. Por tanto, el estudio de la actividad corsaria de la primera mitad del siglo XVI constituye un interesante medio para conocer las causas que motivaban el surgimiento de este fenómeno en territorios y cronologías concretas. Durante este período, el corso, estuvo ligado a los frecuentes enfrentamientos que la Corona sostuvo con el reino de Francia.

En 1525, durante el primer enfrentamiento entre Carlos I de España y Francisco I de Francia (1521-1526), consta que se armaron en Deba seis zabras o pinazas para que se dedicaran al corso. En los contratos que se establecieron entre los armadores, los inversores y las tripulaciones se especificaba que se armaron las embarcaciones para emprender "...viaje de armada...para represaliarse de los franceses..."¹⁵⁴. Se pueden barajar dos razones que expliquen la dedicación de los pequeños mercantes de Deba al corso. En primer lugar, puede que sea una consecuencia de la interrupción del tráfico naval de las pequeñas embarcaciones mercantes como consecuencia de los ataques cometidos por los corsarios franceses. Así, tal como en sus contratos exponían, puede que estas expediciones de corso no fuesen más que acciones de represalia contra los enemigos franceses a fin de resarcirse de las pérdidas que estaban sufriendo. En segundo lugar, puede que constituya el reflejo de la progresiva decadencia de la actividad del transporte naval, especialmente acaecida durante la primera mitad del siglo XVI, tal como se observaba en el capítulo dedicado al comercio marítimo. Efectivamente, la actividad transportista conoció en Deba un importante desarrollo merced a las exportaciones de la lana castellana. Pero el progresivo desvío del grueso de este tráfico lanero a los puertos de San Sebastián, Bilbao y Santander debieron repercutir muy seriamente en los transportistas de Deba que a modo de sustitutivo no dudarían en dedicarse al corso.

153 Con respecto al corso vasco en época medieval véanse: FERRER MAILLOL, M.T.: *Corsarios castellanos y vascos...*, op. cit., pp. 243-331; Idem: "Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)", *Itsas Memoria*, 2 (1998), pp. 509-524.

154 A.H.P.G., 2/1881.

Lo cierto es que la dedicación corsaria del puerto de Deba no tiene parangón en la documentación consultada, correspondiente a las restantes villas guipuzcoanas. Aunque es cierto que no se conservan los protocolos notariales de San Sebastián, posteriormente principal base corsaria del siglo XVII, en la documentación de la misma época, perteneciente a importantes puertos, como Mutriku, Zumaia y Hondarribia -éste último segundo en importancia entre los puertos corsarios del siglo XVII-, no se ha encontrado mención alguna al armamento de barco corsario alguno por estas fechas. Con todo, lo excepcional del caso de Deba, además de a razones de índole documental, puede que constituya un reflejo de que no era muy efusiva la dedicación al curso de los guipuzcoanos de principios del siglo XVI. Efectivamente, iniciada una nueva guerra en 1526 contra los firmantes de la Santa Liga de Cognac (Francia, Papado, Milán, Venecia y Florencia, con la aquiescencia de Inglaterra) y transcurridos casi dos años de enfrentamientos, en enero de 1528, Carlos I se vio precisado a solicitar a la Provincia el armamento en curso de sus embarcaciones para luchar contra Francia e Inglaterra. Pero la Provincia no se hallaba dispuesta a ofrecer este servicio de forma gratuita.

La Junta Particular, reunida en Azpeitia a raíz de esta petición, acordó solicitar al rey la concesión de diversos privilegios a cambio del servicio. Se trataba de privilegios de índole económica y social vitales para el futuro sostenimiento del régimen político provincial y de su sistema económico. En cuanto a las medidas económicas se solicitaba la libre importación de víveres, incluso de Castilla y Andalucía; empleo de los fondos que el Corregidor percibía de las penas impuestas en la reparación de caminos; y prohibición de la extracción de mineral de hierro a Lapurdi. En cuanto a las de cuño social, se pedía que durante esta guerra no se enviase ningún soldado guipuzcoano a luchar fuera de sus fronteras y el reconocimiento de la hidalguía universal de todos los guipuzcoanos¹⁵⁵. En suma, tal como se insistía anteriormente, el fomento del desarrollo del curso en Gipuzkoa no dependía únicamente de la voluntad del monarca o de las dificultades económicas de determinados sectores productivos. Había otros muchos intereses económicos y políticos en juego que recurrían al fomento o disminución del curso a fin de satisfacer sus necesidades. Es decir, conscientes de que el curso constituía un valioso servicio armado ofrecido por los hidalgos guipuzcoanos a su rey, le solicitaban en contrapartida otros servicios o mercedes, como el reconocimiento expreso, precisamente, de esa hidalguía.

Las acciones corsarias guipuzcoanas fueron respondidas por las emprendidas por sus vecinos labortanos, en grave perjuicio de la economía marítima de Gipuzkoa, fundamentada en aquel momento en el transporte marítimo y en las pesquerías que se desarrollaban sobre todo en aguas gallegas e irlandesas. Esta situación condujo a la firma con Lapurdi del primer Tratado de Conversa del que se tienen noticias en el siglo XVI¹⁵⁶. Aunque se desconocen los términos del Tratado debió incidir en la salvaguarda de los mercantes de las dos partes

155 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/8 (P4D8).

156 En torno a la relación entre los Tratados de Conversa y la actividad corsaria véase: LUGAT, C.: "Les Traités de Bonne Correspondance: une dérogation aux règles de droit maritime international?", *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 301-308.

firmantes, tal como se deduce de la reclamación presentada en mayo de 1529 por Isabel de Agramont, señora de Saint Pée, uno de los principales linajes nobiliarios de Lapurdi. Al parecer, tras la firma del Tratado entre Gipuzkoa, Bizkaia y Cuatro Villas de la Mar de una parte y Bayona, San Juan de Luz, Lapurdi y Capbreton de la otra, algunos corsarios guipuzcoanos apresaron el cargamento de pescado cecial, perteneciente a la reclamante, que traía desde Irlanda en un barco bretón. Por tanto, a juzgar por estos hechos, el Tratado debía proteger a las embarcaciones de ambas partes pero no a las mercancías recíprocas embarcadas en naves ajenas a los territorios firmantes¹⁵⁷.

Esta hipótesis adquiere visos de realidad considerando que tras el inicio de un nuevo enfrentamiento entre España y Francia se firmó en 1536 entre las mismas partes otro Tratado de Conversa que incidía en la salvaguarda de las embarcaciones y no en la de las mercancías embarcadas en barcos de terceros. Efectivamente, este nuevo Tratado contenía diversas cláusulas que prohibían los apresamientos cometidos mutuamente. Las acciones corsarias se centrarían sobre los barcos de territorios ajenos, aunque fuesen cargados con mercancías de los firmantes¹⁵⁸. En suma, este Tratado lejos de prohibir el corso lo fomentaba como un instrumento al servicio de la actividad transportista de los territorios firmantes. Efectivamente, sus transportistas eran claramente beneficiados por las acciones de los corsarios, ya que eliminaban o, cuando menos, reducían la competencia de los mercaderes de terceros territorios, víctimas exclusivas de los corsarios de ambas partes. Pero al mismo tiempo constituía una limitación de la libertad de fletar cualquier barco y esta disminución de la competencia repercutía en el encarecimiento de los fletes, todo ello en perjuicio de los intereses de los comerciantes, especialmente castellanos, dedicados a la exportación de la lana. No tardaron en aflorar las disputas. En octubre de 1536, un mes después de la firma del Tratado, debiéndose reunir en Hondarribia los representantes de los territorios concertados a revalidarlo con sus pertinentes poderes, los representantes de las Cuatro Villas no acudieron a la cita. Los de Gipuzkoa y Bizkaia se comprometieron a conseguir la concurrencia de los cántabros para una próxima reunión a celebrar en el plazo de un mes. Pero, probablemente instigados por los comerciantes de lanas, los representantes de las Cuatro Villas se negaron a confirmar los términos del acuerdo. Consecuentemente, se iniciaron las acciones corsarias entre ambas partes.

Las nefastas consecuencias alcanzaron también a los comerciantes de lanas, lo que movió a los de Bizkaia a concertar por su cuenta un acuerdo con el representante de Bayona, Lapurdi y Capbreton. Tras la adhesión de la provincia de Gipuzkoa, en agosto de 1537 se firmó un nuevo Tratado de Conversa entre Gipuzkoa, Bizkaia, Lapurdi, Bayona y Capbreton. Se redactaron nuevos artículos, que, además de contemplar la devolución de todas las presas cometidas desde septiembre de 1536, confirmaban los términos del anterior acuerdo en cuanto a la salvaguarda de las embarcaciones de ambas partes. Pero dicha impunidad, a satisfacción de los comerciantes, se extendió también a las mercancías pertenecientes a mercaderes de ambas partes concertantes, aunque estuviesen embarcadas en barcos de

157 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/9.

158 A.M.O., A, 6, 1, 1.

terceros, ajenos al Tratado¹⁵⁹. Por tanto, quedaban plenamente satisfechos los intereses de los comerciantes vascos que veían aseguradas sus mercancías, pudiéndolas embarcar en cualquier embarcación, libres de todo apresamiento mutuo. En cambio, los transportistas, a cambio de revalidar el Tratado que ponía fin a las agresiones mutuas, tuvieron que renunciar a la exclusiva de transporte que el anterior Tratado les concedía, lo cual constituye un claro síntoma de que el peso de sus intereses estaba pasando a un segundo lugar en el conjunto de la economía marítima vasca.

A pesar de que este Tratado era favorable a los intereses comerciales, los representantes de las Cuatro Villas no se adhirieron a ella, lo cual es una muestra de la guerra que se estaba produciendo por acaparar el tráfico lanero castellano, por una parte entre los distintos puertos cantábricos, especialmente entre Bilbao y Santander, y por otra entre los comerciantes burgaleses, agrupados en el Consulado de Burgos, que preferentemente extraían sus lanas por Santander, y los comerciantes bilbaínos, agrupados en su Consulado y que pretendían atraer a su villa la mayor porción posible del tráfico lanero. En suma, se constata que el curso era empleado como eficaz instrumento para alcanzar otros objetivos económicos propios de otras actividades como el transporte y el comercio, en principio ajenos a la propia actividad armada. De manera que era empleado como medio para reducir la competencia externa -caso de los mercantes de territorios ajenos al Tratado-, para someter los intereses de una actividad marítima a los de otra -caso del transporte que en el Tratado de 1537 para librarse de los apresamientos cometidos por los labortanos tuvo que aceptar las pretensiones de los comerciantes-, o para tratar de plegar los intereses predominantes en un territorio a los de otro -caso de la negativa de Cuatro Villas a firmar el Tratado-.

Esta dependencia del curso con respecto a los intereses de otras actividades se constata también observando las fechas en que se otorgaron los contratos para el armamento de los barcos corsarios. Nuevamente, fue el puerto de Deba el principal puerto corsario de Gipuzkoa. Careciendo de datos de San Sebastián, no consta el armamento de corsario alguno en ningún otro puerto de Gipuzkoa. En todo el año de 1537 se aprestaron en Deba dos naos o galeones y cuatro zabras o pinazas. Aunque el número total de embarcaciones -seis- seguía siendo el mismo que en 1525, se constata un importante salto cualitativo pues en aquella ocasión todas las embarcaciones -zabras o pinazas- eran de pequeñas dimensiones. Aunque, se podría plantear que las especiales circunstancias, antes descritas, de Deba motivaron de nuevo esta concentración de la actividad corsaria, si se tienen en cuenta las fechas en que se armaron los barcos se evidencia que no eran ésas las únicas causas que ocasionaban el desarrollo del curso en un lugar y momento concretos. Efectivamente, tal como se viene insistiendo, los enfrentamientos de intereses en torno a la economía marítima también ejercían gran peso. Así, se observa que la mayoría y las más grandes embarcaciones, concretamente dos galeones y dos zabras, armadas en 1537, lo fueron en el plazo correspondiente entre principios de enero y mediados de julio de dicho año; es decir durante el período previo a la firma del Tratado de Conversa en agosto. Después de esta fecha, únicamente se armaron dos embarcaciones¹⁶⁰, lo que corrobora la hipótesis de que se recurría

159 A.M.O., A, 6, 1, 1.

160 A.H.P.G., 2/1882.

al uso de las acciones de corso para la consecución de determinados intereses ajenos a la actividad.

En 1542 con el inicio de nuevas hostilidades entre Francia y España el rey no accedió a la firma de un nuevo Tratado de Conversa, concediendo en 1543 únicamente una limitada autorización para importar víveres del extranjero. Los comerciantes guipuzcoanos se contentaron con la concesión de manera que sus gestiones tan sólo se limitaron a procurar al año siguiente la confirmación de esta autorización¹⁶¹. Este permiso no garantizaba la seguridad de los barcos guipuzcoanos, abandonados a merced de los ataques de los corsarios labortanos. Constituye por tanto una buena muestra del estado decadente de la actividad transportista. Los comerciantes no mostraban ya ningún interés por fomentarla, preferían comerciar con los productos transportados, progresivamente, en barcos extranjeros. Esta despreocupación por disponer de una potente flota mercante explica su desinterés por reactivar el Tratado de Conversa, única garantía para asegurar la integridad de la flota en tiempos de guerra. Evidentemente, con evitar el restablecimiento del Tratado la Corona buscaba el fortalecimiento del corso y, en principio, la decadente situación de la flota debería constituir un acicate para su aumento. Pero también es cierto que la autorización concedida ampliaba la impunidad frente a los corsarios a todos los barcos extranjeros, que cumpliesen con determinadas condiciones, como que fuesen de arqueo menor a las 60 toneladas. En suma, se reducían las posibles presas, a diferencia de lo que sucedía con los Tratados de Conversa que únicamente protegía a los barcos labortanos de los ataques corsarios.

Entre los intereses favorables y contrarios al fomento del corso fueron los segundos los que prevalecieron. Desde fines del siglo XV diversas provisiones y cédulas reales venían advirtiendo que los corsarios no atacasen a las embarcaciones que aportasen víveres a Gipuzkoa. Así lo mandaba una provisión de 1495 que nuevamente sería promulgada en 1503, 1507 y 1527¹⁶². Efectivamente, se constata una tendencia decreciente del armamento en corso: Una vez más los armamentos se limitaron al puerto de Deba y su número fue muy reducido, pues en todo el año de 1542 únicamente se armaron dos zabras¹⁶³. Con todo, estos datos no son muy significativos pues corresponden tan sólo al inicio de la conflagración. Pero los acontecimientos ocurridos durante la siguiente guerra entre Francia y España (1552-1559) son muy elocuentes acerca del progresivo languidecer del corso, en pos de los intereses económicos predominantes en la economía marítima de Gipuzkoa. Efectivamente, las autoridades de la Provincia, en concordancia con los intereses comerciales, temían que las acciones abusivas de los corsarios acabasen con la llegada de mercantes extranjeros. A pesar de que únicamente debían acosar a los franceses, se estaban dando casos de ataques a barcos de otras nacionalidades. Con el propósito de acabar con estos abusos, las Juntas Generales de 1552, reunidas en Elgoibar, decretaron que en lo sucesivo los corsarios aportasen parte de las tripulaciones de las embarcaciones apresadas para comprobar su nacionalidad¹⁶⁴.

161 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/13; JD IM, 1/7/12 (P4D2).

162 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 80, 82, 139, 152.

163 A.H.P.G., 2/1885.

164 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Elgoibar 30 Abril/9 Mayo 1552.

Algunas villas del litoral, en contra de lo dispuesto por el rey, procedieron a firmar convenios particulares con los labortanos a fin de garantizar la integridad de sus flotas mercantes. El Corregidor denunció estos hechos ante las mencionadas Juntas Generales de 1552 que decretaron el cumplimiento de las órdenes del rey. Se opusieron a este decreto las villas de Deba, Erreterria y Hondarribia, todas con fuertes intereses transportistas, así como Zarautz y Oiartzun, ambas poco interesadas en el comercio marítimo por razones diversas. En las siguientes Juntas Generales de 1552, esta vez congregadas en Deba, fue la villa de San Sebastián la que reclamó la firma de un convenio con los labortanos, argumentando que de su inexistencia se estaba perjudicando seriamente la pesca del litoral, víctima de los ataques de los corsarios labortanos. En caso contrario planteaba que se solicitase al rey el permiso de armar algunas zabras que se dedicasen a labores de guardacostas, tal como se había concedido a Bizkaia. La solicitud de la autorización de la firma de un nuevo convenio con Lapurdi a fin de salvaguardar la pesca del litoral, no significa que las autoridades de San Sebastián mostrasen una especial sensibilidad hacia los problemas de dicha actividad, poco considerada por parte de los principales inversores navales, ni mucho menos. Tal como, acto seguido, denunciaba la villa de Deba, los corsarios de Castro Urdiales estaban atacando masivamente a los pequeños mercantes franceses que, merced a la autorización real concedida de nuevo en 1550 y 1551¹⁶⁵, acudían a los puertos guipuzcoanos con víveres y otras mercancías. Estas acciones estaban desbaratando los efectos de la autorización, lo cual empujó a San Sebastián a solicitar también el restablecimiento de un convenio con Lapurdi. Pero al mismo tiempo quería desmarcarse de los intereses transportistas de villas como Hondarribia, Erreterria y Deba, por lo que, en vez de suscribir la propuesta de éstas, pronunció otra valiéndose como pretexto de los ataques que sufrían los pescadores¹⁶⁶.

En suma, se constata que el fomento de las acciones de corso dependía de la combinación de otros muchos intereses, en ocasiones contradictorios. Ello se pone de manifiesto en los acontecimientos acaecidos en torno a la prohibición de salir al corso ordenado hacia inicios de 1555 por el rey, instigada, seguramente, por los interesados en el comercio en Gipuzkoa y Bizkaia. Sorprende que el rey ordenara esta prohibición cuando pocos meses antes, en septiembre de 1554, a solicitud del Capitán General de Gipuzkoa autorizaba la venta de los pequeños mercantes apresados a los propios franceses, todo ello, para evitar a todas luces las pérdidas que los corsarios experimentaban¹⁶⁷. Puede que el Capitán General tratara de

165 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/16 (P4D10). Ya en 1540 la Provincia obtuvo una Ejecutoria Real que prohibía a la corsarios de Bizkaia la realización de cualquier agresión en contra de las embarcaciones que acudiesen a Gipuzkoa con bastimentos o víveres. Véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 52.

166 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Elgoibar 30 Abril/9 Mayo 1552; Deva 14/24 Noviembre 1552.

167 “El Rey. Por quanto don Diego de Carbajal capitan general de la Provincia de Guipuzcoa y alcalde de la villa de Fuenterravianos a echo relacion que los armadores de aquella provincia toman algunos nabios franceses pequeños de cinquenta o sesenta toneles y que como sabemos no se aprovechan de los tales nabios ni nabegan en ellos ningunos de estos reynos de España, antes de les pierden, y pierden en los puertos, suplicandonos hiziesemos merced a los dichos armadores de darles liçençia para que los nabios que asi toman a franceses que el biere que no son mas que para mercançia los puedan bender a los dichos françeses pues el provecho de los dichos armadores sera mucho y con los dichos nabios no pueden hazer ningun dano, o como la nuestra merced fuesse, y nos por hazer merced a los armadores de la dicha provincia es nuestra voluntad y por la pressente les damos liçençia para que sienpre que tomaren nabios

satisfacer de algún modo a los intereses de los comerciantes, lesionados con las agresiones que los corsarios cometían contra los mercantes franceses. De hecho, como poco antes se mencionaba, las gestiones de los opuestos al desarrollo del corso obtenían en breve plazo su prohibición. Con todo, los favorables a su fomento también emprendieron sus gestiones en la Corte hasta obtener a principios de mayo de 1555 la derogación de dicha prohibición, autorizando nuevamente el armamento de barcos corsarios¹⁶⁸. En esta ocasión hay constancia del armamento de corsarios también en otros puertos: en mayo de este año eran cuatro las zabras armadas en Deba, una en Mutriku y otra en Orio¹⁶⁹. A pesar de la extensión de la actividad a otros puertos, a nivel local de Deba es evidente su tendencia a la baja, pues de los dos galeones y cuatro zabras armados en 1537, se pasa a las cuatro zabras de 1555. Además, se constata que las acciones corsarias de este último año fueron emprendidas en satisfacción de otros intereses económicos, concretamente de las pesquerías transoceánicas. En el capítulo correspondiente se aludía al salto cualitativo y cuantitativo que esta actividad había experimentado desde mediados del siglo XVI. En octubre de 1555, a instancias del Corregidor, la Provincia realizó una encuesta o recopilación de testimonios acerca de las acciones de corso desarrolladas por los guipuzcoanos contra los franceses desde el inicio de esta guerra. Los datos numéricos contenidos en este informe son más o menos exagerados: los testigos afirman que en cinco años de guerra se armaron unos 350 corsario, apresaron más de 1000 barcos franceses, de ellos 200-300 en Terranova, y que en el curso de estas acciones fallecieron más de 1000 guipuzcoanos¹⁷⁰.

Pero al mismo tiempo aportan datos muy interesantes acerca de la situación del corso en aquellos momentos. En primer lugar destaca, en coincidencia con lo observado en la documentación notarial arriba mencionada, una extensión de la actividad corsaria a otros puertos de la costa guipuzcoana. Concretamente, reúne las declaraciones de dos armadores de Deba, siete de San Sebastián y cuatro de Pasai Donibane. En segundo lugar, más allá de las exageraciones, los testigos coincidían en que en aquellos momentos se hallaban armadas más de 30 embarcaciones corsarias, desde naos y galeones hasta zabras. Entre todas destacaba la flotilla de siete naos, aprestada por armadores de San Sebastián y Pasai Donibane, que acudió a Terranova a atacar directamente a las pesquerías de bacalao francesas. Los resultados de esta expedición debieron ser muy fructíferos pues afirmaban que apresaron 42 grandes barcos cargados de bacalao y que sus acciones habían provocado la interrupción de las expediciones francesas de pesca en aguas de Terranova. Este documento da a entender que las principales y más destacadas acciones corsarias fueron las emprendidas, no por las pequeñas zabras que

franceses de porte de los dichos çinquenta o sesenta toneles que no sean mas de para mercançia se los puedan tornar y vender a ellos sin yncurrir en pena alguna// (fol. 159 r.) lo qual pueden hazer y hagan con liçençia del dicho don diego paresçiendole que los nabios que así vendieren no son para mas de mercançia y mandamos al dicho don Diego y corregidor o juez de rresidençia de la dicha provincia y otros quales quier justiçias de ella que dexen y consientan vender a los dichos armadores los dichos nabios siendo de la calidad suso dicha sin les poner en ello ynpedimiento alguno, fecha en Valladolid a XV dias del mes de septienbre de mill e quinientos çinquenta e quatro años...” (A.H.P.G., 3/335).

168 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Azpeitia 27 Abril/7 Mayo 1555.

169 A.H.P.G., 2/1892; 1/2577.

170 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/11. Véase: AZPIAZU, J.A.: “Guerra y supervencia..., op. cit.

corseaban en aguas cercanas del Cantábrico, sino por los que acudieron a Terranova a atacar el corazón de las pesquerías francesas¹⁷¹. En suma, parece que fueron los interesados en la pesquerías guipuzcoanas los principales inductores de estas acciones en contra de sus principales y más cercanos competidores, precisamente, en unos años en que los principales esfuerzos marítimos de Gipuzkoa -tanto las inversiones como la mano de obra- se encaminaban hacia las pesquerías de Terranova, abandonando progresiva y definitivamente otras actividades como las pesquerías de Irlanda o el transporte marítimo, tal como se ha puesto en evidencia a lo largo de esta investigación.

Los interesados en las pesquerías mostraban poco interés por restablecer la Conversa con los labortanos que permitiría la impunidad de sus bacaladeros. Al contrario, preferían valerse de la guerra para zafarse de su competencia. Los comerciantes, por su parte, se conformaron con los permisos comerciales parciales concedidos por la Corona en 1553, 1554 y 1558 para importar los productos básicos del extranjero (víveres y efectos navales) y extraer los excedentes de Gipuzkoa (hierro, grasa de ballena, pescado...) junto con el dinero¹⁷². Además consiguieron superar las limitaciones experimentadas por el libre comercio de todo tipo de mercancías, más allá de las básicas permitidas en estos permisos parciales. Limitaciones provenientes de la no aceptación del restablecimiento del Tratado de Conversa con Lapurdi y de la prohibición de la firma de convenios particulares entre las villas costeras de Gipuzkoa con los labortanos para asegurar la mutua navegación y libre comercio naval. Para superar este estrecho marco legal se valieron de los convenios particulares acordados entre los pueblos fronterizos que regulaban los apresamientos y rescates de personas, ganado y otros bienes. Así en el convenio suscrito en 1557 entre Hondarribia, Irun, Errenteria, Oiartzun, Hernani y Astigarraga-Murgia, por parte guipuzcoana, y Urruña, Hendaya, Zuberno, Biriatu, Ezpeleta, Añoa, Sara, Ascain y Ziburu, por la labortana, se acordó la libertad de pesca y el libre tránsito de embarcaciones -gabarras- y de todo tipo de mercancías por el Bidasoa o a lomos de acémilas, con lo que se dejaban las puertas abiertas a la comercialización de todo tipo de productos no comprendidos en los permisos parciales otorgados por el rey¹⁷³. La

171 En 1553 el rey solicitaba incluso que los armadores corsarios de San Sebastián saliesen al encuentro de los corsarios franceses que habían atacado y robado la isla Española en las Indias. Véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 159.

172 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/18 (P4D3). / DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Guetaria 14/25 Noviembre 1553. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/15 (1554); JD IM, 1/10/18 (P4D3) (1558).

173 “En de junto a la lonja de la villa de Fuenterravia a veynte dias del mes de jullio año del señor de mill et quinientos et çinquenta et siete años, en presençia de mi Antonio de Ubilla escribano publico de la rreal magestad et del numero de la dicha villa, estando ayuntados Domingo de Eztala alcalde hordinario de la dicha villa et Juan de Ganboa et Luys de Abadia e otros vezinos de la dicha villa et Pedro de Urdanibia et Martyn Sanchez de Çamora et Juan de Beraun vezinos de la tierra de Yrun Urañçu, juridisçion de la dicha villa, et Pedro de Durango alcalde hordinario de la villa de la Rrenteria, et Leon de Alcayaga vezino de la tierra e valle de Oyarçun, et Pelayo Martinez de Ayerdi vezino de la villa de Hernani et Pedro de Tafalla vezino del lugar de Murguia, et Petri de Bart et Laurenz de Burqui et Bernal de Ybildos et Martin Sanches de Aguirre et Estebe de Lerinburu et Miqueo de Hecheberri et Esteban de Aguirre et Juanes de Ayzpururdi et Martin de Gastanalde et Martyn Sanz de Legarralde vezinos de Urruña, Hendaya et Çuberno et Biriatu et Juanes de Gorritivezino de Espeleta et Martin de Miguelpena vezino de Añoa et Juanes de Aranburu vezino de Sara et Miquelun de Ayça vezino de Azcayn, et dixieron que ellos abian fecho algunos juntamientos para dar horden en el rrescate que cada persona y cabalgadura y ganados seria bien que pagasen seyendo

intencionalidad comercial de este tratado, soterrada bajo la apariencia de un convenio ganadero, se manifiesta claramente en la exclusión expresa de Navarra, cerrando las puertas a la libre navegación al puerto navarro de Endarlaza, ubicado en el Bidasoa. Es decir, sería lícito el apresamiento mutuo de gabarras destinadas al puerto navarro de Endarlaza, a fin de que el tráfico comercial transfronterizo, entre el interior peninsular y Francia, transcurriese por las villas y puertos guipuzcoanos firmantes. La parte guipuzcoana, sobre todo, quería evitar que este tráfico se dirigiese directamente desde el mencionado puerto navarro a Lapurdi

presas por los de la una parte o de la otra. Y agora entre ellos se abia tratado y lo que les paresçia y se debia guardar hera en la manera siguiente:

Lo primero que qualquiera vezino de la villa de Fuenterravia et su juridisçion que son Yrun Urançu et Leço et Pasaje et Cornoz et Jayçubia et de la villa de la Rrenteria y Oyarçun y Hernani con su juridisçion y Astigarraga et Murguia y Urruñya con Çubiburu y Endaya y Çuberno y Biriatu et Ezpeleta con su bezindad et Añoa et Sara et Azcayn, si fueren presos los unos de los otros que ayan de pagar y paguen de rresgate cada hombre que ansi fuere preso de qualquiera de las dichas villas et sus juridisçiones et tierras et lugares de suso contenidos tres ducados de a honze rreales cada ducado sea rrico o sea pobre.

Yten que algun moço fuere preso que no lleba armas de diez et seys años abaxo que no pague ni le pidan ningun rresgate, pero si por acaso allaren aconpanando para prender personas o ganados en compania de los que fueren a robar que en tal caso el tal moço pague los dichos tres ducados de rresgate.

Yten que los hombres que ansi fueren presos por los unos o por los otros que pagando el dicho rresgate de los tres ducados les pongan en libertad en sus tierras sin que por otra causa nynguna ni por deudas sean detenidos.

Yten que si por caso despues que fuere preso por una vez ubiese de seer preso segunda vez en un dia que en tal caso bolbiendo a su tierra el de Castilla a la parte de Castilla y el de Françia a la parte de Françia no pague ny aya de pagar otra vez el dicho rresgate. // (fol. 1 r.)

Yten que quando fuese preso una persona con su cabalgadura y criado que pagando tres ducados por su persona y medio ducado por la cabalgadura sea caballo o rroçin o quartago o mula que con todo lo que llebare consigo sea suelto y libre aunque llebe moneda o rropa.

Yten que los pastores que andan en guarda de los ganados sean libres y que no paguen rresgate ninguno aunque sean presos.

Yten cada cabeça de buey e baca e yegua y macho y rroçin que fuere preso pague medio ducado cada cabeça que son çinco rreales y medio de rresgate y cada cabeça de cabra y oveja y puerco con sus crias y cada cabeça de carnero y asno medio rreal y no mas.

Yten que si por caso algun ganado de suyo pasare de la una parte a la otra como suelen que en tal caso sin rresgate les dexen libremente para que buelban a sus dueños.

Yten que las personas que andan tomando çebo para pescar y pescando por el rrio y rribera y las gabarras y gabarreros que andan por la canal et rrio ansi los de la una parte como de la otra y de Endaralasa y las personas y mercaderias que en las dichas gabarras andubieren desde la barra de Fuenterrabia hasta Endaralasa en lo que no llega al rreyno de Nabarra puedan andar y anden seguros sin que sean presos por ninguno con que no anden con armas, y sy por algunos de la una parte o de la otra fueren presos que sin rresgate ni quitar cosa ninguna les dexen a las personas y a las gabarras y a las mercaderias que en las dichas gabarras por la canal et rrio arriba et abaxo andubieren con tal que no puedan andar ni saltar en tierra firme fuera de donde toca el agua de la mar y del rrio los de la una parte ni de la otra.

Yten que si alguna presa de personas et ganado o otras cosas hizieren algunos vezinos de las villas et lugares de suso contenydos que la villa o lugar de donde los tales tomadores fueren vezinos pague el daño sin parte de los otros lo que montare mas del rresgate.

Y para guardar este dicho conçierto hasta tanto que la rreal magestad y su capitan general a sus subditos y el Chripstianisimo rrey de Françia a los suyos otra cosa mandare dixieron que hazian et hizieron obligaçion en forma y rrenunçiaron las leyes que aprobechar les pudiesen por virtud de los poderes que para ello tenyan y los que poder no tenian protestando de lo traer con rratificaçion de lo suso dicho y que las justiçias les agan guardar et cunplir et pagar bien ansy como si por ellos fuese sentencyado contra la parte que no guardare et cunpliere, et la tal sentençya seyendo consentida fuese pasada en cosa juzgada y en uno con todas las otras leyes rrenunçiaron la ley y derecho que dize que general rrenunçiaçion de leyes que ome faga non vala y otorgaron por virtud de los poderes que tenyan // (fol. 1 v.) estos dichos capitulos ante mi el dicho escribano seyendo presentes por testigo de ello Tomas de la Plaça et Nicolas de Ariztoy et Per de Aranburu et otros muchos vezinos de la dicha villa y de Oyarçun et Yrun Urançu, paso ante mi Antonio de Ubilla escribano” (A.H.P.G., 3/325).

-El puerto de Endarlaza se halla en la frontera entre los territorios de Navarra, Gipuzkoa y Lapurdi-. Este convenio pone, una vez más, de manifiesto que el corso, en este caso sobre el tráfico fluvial del Bidasoa, era un eficaz instrumento al servicio de los intereses de los participantes en las principales actividades económicas del litoral.

Tras la firma en 1559 de la Paz de Cateau-Cambresis que inauguró un período de 30 años de paz entre Francia y España no fueron ya necesarios ni los tratados ni las autorizaciones reales para la prosecución de las relaciones comerciales entre los súbditos de ambas coronas. Fue un período de hondas transformaciones en el seno de la economía marítima guipuzcoana, como anteriormente se aludía, destacando el gran desarrollo de las pesquerías de Terranova. A lo largo de este período no hay constancia de la dedicación de los guipuzcoanos al corso. Al contrario, entre los inversores en las principales actividades marítimas como las pesquerías o el comercio, se generalizó una opinión opuesta al corso ya que frecuentemente eran víctimas de ataques cometidos por corsarios extranjeros protestantes, especialmente a partir del inicio de la rebelión de los Países Bajos, como los ataques cometidos en 1577 por una escuadra de 5 fragatas francesas, que eran calificados de piratas¹⁷⁴. Tras el estallido de la guerra entre Francia y España esta situación se iría agravando. Con el propósito de contrarrestar las acciones de corso que ahora tenían por escenario las propias aguas del Cantábrico, la Provincia solicitó y obtuvo en 1590 el permiso para reiniciar el corso, pero únicamente contra los que no fuesen católicos¹⁷⁵. Esta limitación dejaba las puertas abiertas al corso protagonizado por los católicos franceses¹⁷⁶.

Pero por el momento fueron mucho más graves para la economía guipuzcoana las consecuencias del corso cántabro, protagonizado por corsarios de las Cuatro Villas, especialmente los de Laredo, Santander y Castro Urdiales. Atacaban a los barcos franceses que, merced a los permisos concedidos por el rey, acudían a los puertos guipuzcoanos con víveres y otros productos autorizados y extraían en contrapartida hierro, dinero, etc. Sus acciones lesionaban seriamente la viabilidad de dichos permisos y la continuidad de las relaciones comerciales autorizadas con los franceses. En las Juntas Generales de 1591, reunidas en Zarautz, San Sebastián solicitó a la Provincia que se iniciaran gestiones en la Corte para acabar con la acción de estos corsarios. Ante la persistencia de los ataques San Sebastián volvió a insistir en lo mismo ante la Diputación, congregada en 1592 en Tolosa, calificando de piratas a los corsarios cántabros. La Diputación trasladó la solicitud al Agente en Corte para que emprendiera las gestiones oportunas¹⁷⁷. Estas gestiones dieron como

174 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 86.

175 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Tolosa 17 Mayo/4 Agosto 1590.

176 En la documentación consultada hay constancia de ataques cometidos por corsarios franceses. Casos como el de Joanes de Belçu Ibáñez, comerciante de Hondarribia, que, viniendo en 1596 desde Jerez, donde había adquirido 105 pipas de vino, cargadas en dos zabras, fue atacado por corsarios franceses en las costas gallegas, frente al puerto de Cariño. Aunque consiguieron huir de los corsarios y salvar la carga, Joanes murió de un disparo lanzado por los corsarios (A.M.F., E, 7, I, 2, 27).

177 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Zarautz 14/24 Noviembre 1591; Tolosa 30 Mayo/27 Agosto 1592.

resultado la concesión en 1594 de una nueva autorización para importar víveres en barcos franceses, prohibiendo expresamente que fuesen atacados por los corsarios; concesión que sería ampliada en 1595 y 1597¹⁷⁸.

Las acciones de corso emprendidas por armadores guipuzcoanos durante los últimos años del siglo XVI y los inicios del siguiente parece que fueron bastante limitadas. Por una parte, las propias autoridades de la Corona mostraban una actitud de cierta reserva frente a su desarrollo; ya se ha comentado que únicamente se autorizaba el corso contra los no católicos. Además, las Juntas Generales de 1593, celebradas en Hondarribia, se vieron precisadas a solicitar al rey que a los corsarios se les respetase la parte de las presas que les correspondía por ley¹⁷⁹. Esta petición induce a pensar que eran víctimas de la rapiña por parte de las autoridades de la Corona, actitud poco favorable para que los particulares se animaran a invertir en corso¹⁸⁰. Por otra, los comerciantes guipuzcoanos no mostraban demasiado descontento con los ataques cometidos por corsarios enemigos. Tal como denunciaba Erreterria ante las Juntas Generales de 1598, celebradas en dicha villa, procedían a adquirir las mercancías procedentes de Gipuzkoa anteriormente apresadas por corsarios ingleses y holandeses y reintroducidas en el mercado vasco a través de los puertos de Lapurdi. Consideraba que este proceder de los comerciantes era muy lesivo para la economía de Gipuzkoa, pues además de alentar las acciones de los corsarios extranjeros, repercutía seriamente en la pervivencia de la industria del hierro¹⁸¹. Efectivamente, más que por los ataques de los corsarios extranjeros, los comerciantes guipuzcoanos mostraban mayor preocupación por las acciones emprendidas por los corsarios guipuzcoanos. En las Juntas Generales de 1603, congregadas en Bergara, los representantes de San Sebastián se quejaban de que las acciones de los armadores corsarios de Hondarribia, quienes provistos de licencia real actuaban en contra de los mercaderes enemigos, estaban lesionando seriamente al comercio marítimo guipuzcoano. Consideraban que, tal como acaeció pocos años antes con los ataques de los corsarios cántabros, ahuyentarían el comercio de importación de víveres del extranjero y, como en aquella ocasión, reclamaban la intervención de la Provincia para refrenar sus acciones. La Junta decidió comunicar a los corsarios que fuesen cuidadosos en

178 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/30 (1594); JD IM, 1/10/31 (1595); JD IM, 1/10/33 (1597).

179 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Fuenterrabía 19/29 Noviembre 1593.

180 Tanto es así que en 1598 el rey se vio precisado a promulgar una Real Cédula autorizando el armamento de cuantos corsarios se desearan en San Sebastián, a quienes se les aseguraban todos los beneficios derivados de sus acciones tras extraer el quinto que de acuerdo con la legislación vigente correspondía a la Hacienda. Véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 168.

181 "...Este día la villa de la Rreterria propuso y dixo que de conprar los mercaderes espanoles las mercaderias que los ingleses y piratas rrobavan y hurtaban en la mar a los españoles como son fierro clabaçon arcos y herraxes y otros ynstrumentos que se hacen, con ello venia muchisimo daño a esta provinçia ansi rrespeto de que los ofiçiales que ay muchos en ella dexavan de travaxar y labrar como por que al enemigo le davan mayor animo de robar y hazer daño a los naturales de esta provincia con seguridad que tenian que los mismos mercaderes vendrian a conprar sus propias // (fol. 17 v.) mercaderias y que para este efeto se açercaban a los lugares de San Joan de Lus Vayona y otras partes donde se contratavan de nuebo las dichas mercaderias y las tornavan a esta provincia causando por esta bia otros nuebos ynconbenientes y en aumentar los dineros del rreyno estrano..." (A.G.G.-G.A.O., R.11).

sus lances¹⁸².

Pero desde principios del siglo XVII, a los ataques perpetrados en las rutas marítimas europeas se les sumaron los cometidos en Terranova, especialmente por los holandeses. Estos ataques a una de las principales actividades marítimas guipuzcoanas del momento debieron servir de revulsivo para el incremento de las inversiones en corso. Efectivamente, a propuesta de la Provincia, en 1606 Felipe III autorizó el armamento de barcos corsarios para resarcirse de las pérdidas que habían experimentado a consecuencia de los ataques cometidos por los corsarios extranjeros, tanto en la ruta de Andalucía y en aguas de Finisterre, como en Terranova. Pero estando la Corona en paz con Francia (Paz de Vervins de 1598) y con Inglaterra (Tratado de Londres de 1604), autorizaba únicamente las acciones en contra de los “rebeldes” holandeses¹⁸³. La firma del Tratado de Amberes en 1609, que inauguraba la Tregua de los Doce Años entre España y Holanda, no significó el fin de los ataques extranjeros contra las pesquerías guipuzcoanas. Al contrario, valiéndose de las paces y tratados sellados con España, que anulaban toda posible revancha de los inversores pesqueros guipuzcoanos, varios estados marítimos europeos iniciaron una política de apropiación de diversos espacios marítimos que albergaban gran riqueza pesquera, tal como se ha estudiado en el capítulo de las pesquerías; política que implicaba en muchas ocasiones la eliminación de la presencia de pescadores de países terceros, incluidos los guipuzcoanos¹⁸⁴.

A la imposibilidad legal de emprender represalias contra estos ataques que estaban poniendo en entredicho la continuidad de la principal actividad marítima de la época se le sumó la connivencia de los comerciantes, especialmente bilbainos, con los comerciantes extranjeros, que en 1614 procedieron a comercializar en Bilbao los productos pesqueros apresados a los pescadores guipuzcoanos por los ingleses y holandeses¹⁸⁵. A pesar de los intentos de los balleneros por prohibir la importación de grasas del extranjero, ante la oposición de los comerciantes, consiguieron en 1618 únicamente la preferencia de venta que en 1619 fue incluso cercenada, pues la Provincia admitió la libre venta de grasas a los labortanos¹⁸⁶. La insistente reclamación por los inversores pesqueros de la aplicación de medidas en contra de los estados que estaban cometiendo estos abusos, no movió a la Corona a emprender ninguna acción de fuerza en defensa de los pesqueros guipuzcoanos. Únicamente recurrió a la diplomacia que, a la postre, resultó estéril en muchas ocasiones. Este es el caldo de cultivo en el que se alimentó el gran corso guipuzcoano del siglo XVII. Tras el reinicio de las hostilidades con Holanda en 1621 desde Gipuzkoa se reclamó a la Corte la autorización del corso. Así, a fines de este mismo año, el rey concedió la Real Ordenanza de Corso que con los añadidos de 1623 y 1624 constituiría la base legislativa de la actividad a lo largo de todo

182 A.G.G.-G.A.O., R.13.

183 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 11,1.

184 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/25; R.17.

185 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/25.

186 A.G.G.-G.A.O., R.18. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 52 y 53.

el siglo XVII¹⁸⁷. Otero Lana señala que otra causa del apoyo de la Corona al corso fue la política belicista iniciada por el Conde-Duque de Olivares¹⁸⁸.

El ambiente belicista generalizado en Europa desde el inicio de la Guerra de los Treinta Años (1618) y el fin de la Tregua de los Doce Años (1621) repercutió en el progresivo deterioro de las relaciones entre Francia y España y entre los vecinos labortanos y guipuzcoanos, súbditos de ambas coronas respectivamente. Antes del estallido de la guerra en 1635 se produjeron algunos enfrentamientos puntuales entre ambos Estados, siendo los más graves los acaecidos en torno al paso alpino de la Valtelina. Tras el Tratado de Milán de 1622 que reconocía a España la libertad de tránsito de sus tropas por el mencionado paso entre el Milanésado y el Tirol, los Grisones buscaron el apoyo de Saboya y de Francia. El cardenal Richelieu, recién ascendido a la presidencia del Consejo real, ocupó en 1624 el mencionado paso. La reacción española fue rápida y eficaz y Francia tuvo que acceder a la firma de la Paz de Monzón en 1626. En este contexto, las acciones del corsario francés Monsieur de Subiça condujeron a la disminución del tráfico comercial con Francia, distorsionando la llegada de bastimentos. Los actos de represalias mutuas no hicieron más que agravar la situación: los franceses interrumpieron la llegada de bastimentos a Gipuzkoa aunque autorizaron el tránsito de los adquiridos por Génova por valor de 160.000 ducados; ello enardeció los ánimos de los comerciantes guipuzcoanos y en revancha, el Corregidor y el alcaide de Hondarribia embargaron todas las mercancías y embarcaciones francesas existentes en Gipuzkoa, incluidos los pesqueros labortanos que se aprestaban con participación de mano de obra y capital guipuzcoano. Por último, los franceses, cerraron el paso de Behobia y los restantes pasos fronterizos terrestres con lo que parte importante del comercio entre ambas partes quedaba interrumpido¹⁸⁹.

En este contexto se produjo el primer gran despegue del corso guipuzcoano. Otero Lana estima que entre los años 1621-1626 fue precisamente el de 1624 cuando más patentes de corso se solicitaron con un total de 32. En todo este período se solicitaron en total 71 patentes, de ellos 46 (el 64%) en Gipuzkoa, siendo 29 (el 41%) de San Sebastián. De los 128 barcos corsarios armados en la Península, también predominó Gipuzkoa con el 67'5%¹⁹⁰. Con todo, en la interrupción del tráfico comercial entre ambos lados del Bidasoa tuvieron también su responsabilidad los excesos cometidos por los propios corsarios guipuzcoanos. Efectivamente, procedían a asaltar a barcos extranjeros neutrales, a pesar de que las patentes

187 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

188 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 258-260.

189 Todo ello, por petición de la Provincia, en atención a que, "...se an turbado los hombres de negocios y fronteras de Francia y cerrado el passo de Beobia por tierra, ynposibilitando la provision de la dicha provincia y la expedizion de sus navegaciones, forçandola a padecer los daños que son notorios, demas de ser contra sus privilegios y ordenanças y que este embargo se a entendido a los navios de arriva [se refiere a los labortanos] que estaban ya de partida para hir a pesqueria de Terra nova, en que son ynteresados los naturales, respecto de las sidras y otros pertrechos que dan a los barcos y que llegaria el daño a mis rentas reales por los derechos que pagan del pescado que traen, suplicandome mande que así estos navios como los que an traydo y traen mantenimientos sean desembargados y se les dexé libremente sus navegaciones..." (A.M.F., E, 6, V, 1, 6. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 58).

190 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 260-262.

de corso únicamente les autorizaban apresar holandeses. En este proceder tenían también su parte de culpa los comerciantes guipuzcoanos y labortanos que recurrieron masivamente al fraude, continuando sus intercambios con comerciantes y barcos holandeses que simulaban ser de otra nacionalidad.

Ante las quejas de los comerciantes, naturales y extranjeros, afincados, sobre todo, en San Sebastián, en verano de 1624, el rey ordenaba al Corregidor que iniciara las diligencias pertinentes para averiguar los excesos que los corsarios cometían. Las informaciones recabadas por el Corregidor entre los comerciantes y los propios corsarios son muy expresivas al respecto de los fraudes y excesos que cometían respectivamente. Destacan, sobre todo, las correrías del corsario Pedro de Aguirre, alias *Campanario*. Fue acusado del apresamiento de un patache francés dentro del puerto de Le Conquet, en Bretaña, y de haber bombardeado durante horas otro puerto francés. Miembros de su tripulación alegaron en su defensa, en cuanto al apresamiento del patache francés en Le Conquet, que fue en respuesta del ataque que dicha embarcación inicialmente les lanzó; y en cuanto al bombardeo del puerto, que observaron que en su bocana se hallaba encallado un barco holandés en espera a que subiera la marea para penetrar en él y que al dirigirse a apresarlo también quedaron embarrancados, sufriendo a continuación el acoso de los vecinos del puerto que acudieron en tropa a asaltarles, con que tuvieron que defenderse iniciando el bombardeo del puerto hasta que el flujo de la marea les permitió de nuevo navegar y alejarse del escenario del combate con su presa¹⁹¹. Pero un mercader inglés, residente en La Rochelle, le acusó de haberle apresado reputándole de ser holandés. Las imputaciones alcanzaron a otros corsarios que también cometieron otras fechorías, aunque de carácter menos novelesco. Acusaban al barco de Juan López de Illarregui de haber apresado dos barcos de San Juan de Luz cargados de hierro y lana, destinados a La Rochelle. Los corsarios alegaron en su defensa que eran barcos holandeses simulando ser franceses, pero su proceder no debió ser tan inocente pues a fin de que ambas presas fuesen declaradas por buenas procedieron a eliminar pruebas, arrojando por la borda el cargamento de paños segovianos que transportaban, prueba evidente de que no se trataba de barcos holandeses destinados a su país, pues los productos textiles segovianos no tenían mercado en Holanda. Acusaban también al barco, armado por Juan de Breogán, Antonio de Beroiz, Lorenzo de Echeberria, Antonio de Luscando y Martín de Ibero, de apresar un barco del puerto francés de Dieppe que zarpó cargado de lana desde Bayona con destino a Rouen¹⁹².

Las gestiones de la Provincia en la Corte, instigadas por los comerciantes, fueron exitosas, pues en 1625 obtuvieron una Real Cédula que levantaba el embargo de barcos y mercancías francesas y otorgaba la libertad a los pesqueros labortanos y a los mercantes franceses

191 Véase la descripción de sus acciones de corso en: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 415-416.

192 En suma, otro comerciante inglés residente en San Sebastián expresaba que los excesos que los corsarios guipuzcoanos cometían contra los ingleses y franceses "...tienen tan amedrentados a todos los que nabegan que ni de la ciudad de Nantes Burdeos Bruaxe Rochela ni de otros puertos no se atreven en salir con mercaderías ni para Espana ni otras partes por temor de tantas pinaças y barcos que andan a corso por no goardar la orden que tienen de su magestad..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/29). Sobre las acciones corsarias de Antonio de Luscando véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 417-418.

cargados de bastimentos que desearan acudir a los puertos guipuzcoanos. Meses después, mediante otra Real Cédula, se autorizaba la libre importación de bacalao extranjero, en aquel momento mayormente procedente de Lapurdi¹⁹³. Estos permisos, que colmaban los anhelos, tanto de los comerciantes como de los inversores pesqueros, contribuyeron, junto con la firma de la Paz de Monzón en 1626, a la distensión en el Cantábrico de manera que se redujeron drásticamente las acciones de corso, que Otero Lana achaca también a las duras represalias francesas contra los corsarios¹⁹⁴. Tras algunos años de relaciones más o menos cordiales con Francia, en que España colaboró incluso en la lucha contra los hugonotes rocheleses y sus aliados ingleses en 1627¹⁹⁵, como anteriormente se aludía, la marcha de los acontecimientos en la Guerra de los Treinta Años condujo al progresivo incremento de la tensión entre ambos Estados hasta el estallido de las hostilidades en 1635. Acabado, de momento, el problema hugonote en Francia con el Edicto de Alais de 1629, Richelieu, consolidado en el poder, inició su política de absolutización del Estado y de enfrentamiento con los Habsburgo. Por un lado se enfrentó a España por la sucesión de los ducados de Mantua y Monferrato (1628-1630). Por otro ofreció su apoyo a aquellas potencias europeas que contribuyeran a la merma del poderío español. Pero en 1629 se firmó la Paz de Lubeck por la que la derrotada Dinamarca abandonaba su lucha contra el bando católico alemán, integrado por el emperador, España y la Liga de príncipes católicos alemanes. Parecía haber llegado el triunfo definitivo de los Habsburgo, mas la diplomacia francesa, además de sembrar la discordia en el bando católico, consiguió la implicación de Suecia en la guerra tras la firma entre ambos reinos del Tratado de Bärwald en 1631.

Este incremento de la tensión repercutió de nuevo negativamente en la continuidad de los intercambios comerciales con Francia, especialmente en la llegada de bastimentos. Francia prohibió las exportaciones de bastimentos a España, lo que significaba el peligro de colapso de parte importante del tráfico mercantil legal que se desarrollaba en los puertos guipuzcoanos. La situación llegó a tales extremos que en 1631, el Teniente de Capitán General de Gipuzkoa, a fin de garantizar el abastecimiento alimenticio de las plazas fuertes de la provincia, concedió patentes de corso para apresar barcos cargados de cereales y otros víveres, cualquiera que fuese su nacionalidad¹⁹⁶. Esta situación impulsó una vez más a los inversores navales guipuzcoanos a invertir en el armamento de barcos corsarios. Efectivamente, los corsarios guipuzcoanos iniciaron unas prácticas “terroristas” procediendo

193 A.M.F., E, 6, V, 1, 6. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 58 y 59.

194 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 263-264.

195 SANZ CAMANES, P.: *Diplomacia hispano-inglesa...*, op. cit., pp. 92, 102.

196 “...Por quanto esta villa y presidio de Fuenterravia siendo una de las mas importantes para la seguridad de estos Reynos de España y la mas çercana a los de Françia esta sin ningun bastimento ni se espera venir sin embargo que se an echo las diligencias necesarias por estar los puertos de Françia de donde se provee siempre çerrados y ser comun la falta con que se padeçe extrema necesidad y esta expuesto a manifesto peligro. Por tanto por la presente ordeno al capitán Leon de Leguia vezino de esta dicha villa apreste su bagel nombrado nuestra señora de los angeles con bastante gente armas y munición y salga a la mar y tomando la derrota que le pareçiere busque navios de trigo y otros bastimentos y allandolos aunque sean del Rey nuestro señor y para efectos de su serviçio o de otros naturales de estos reynos o de fuera de ellos o de otros de qualquier estado naturaleza o condiçion que sean los traigan al puerto de esta villa por bien de paz o de guerra...” (A.M.F., E, 6, V, 1, 6).

a apresar barcos franceses. Aunque desde el punto de vista legal esta práctica era inadecuada, los corsarios iniciaban los autos judiciales pertinentes a fin de esclarecer la licitud del apresamiento, con lo que las autoridades judiciales procedían a una minuciosa revisión de la carga en busca de mercancías procedentes de países enemigos. Entonces, a fin de evitar las demoras y pérdidas consecuentes, los comerciantes labortanos interesados en el barco apresado procedían a pactar con los corsarios la interrupción de los autos y la liberación de la presa a cambio del importe de un rescate¹⁹⁷. También los comerciantes guipuzcoanos que, como se ha podido comprobar, eran los que más reservas mostraban ante el fomento del corso, progresivamente se fueron sumando a estas inversiones. En aquel contexto en que se incrementaban las dificultades para el normal desarrollo de su actividad, los comerciantes guipuzcoanos se valieron de las acciones de corso para lesionar a la competencia ejercida por otras plazas mercantiles. Así, desde 1630 se produjeron ataques corsarios contra barcos que cargaban lanas en puertos labortanos con destino al norte de Europa¹⁹⁸. Muestra de la creciente potencia del corso, a partir de la firma del Tratado de Madrid en 1630, que ponía fin al enfrentamiento anglo-español, algunos corsarios “vizcaínos”, provistos de bandera francesa, comenzaron a lanzar ataques contra barcos holandeses desde algunos puertos ingleses¹⁹⁹.

Muestra de la activa participación de los comerciantes en la inversión en corso, en la documentación de los años 30 hay constancia de que incluso determinados miembros de las colonias de comerciantes extranjeros afincados, sobre todo, en San Sebastián, invirtieron sus caudales en la actividad. Así, varios comerciantes portugueses, como Joan Fernández Raposo y Joan de Castro, invirtieron en 1629 en el barco corsario armado por Antonio de Beroiz y compañía, vecinos de San Sebastián²⁰⁰. Es conocida la intervención de corsarios flamencos, sobre todo de Dunkerque, leales a la Corona, en aguas del Cantábrico. Pero al mismo tiempo, miembros de la colonia de comerciantes flamencos, residentes en Gipuzkoa, invirtieron en el

197 “Sepan quantos esta escritura de transsacion pacto e yguala vieren como nos Esteban de Caycuegui vezino de esta villa de Fuenterravia y cabo y armador de corso y de la otra Joanes de Castañalde vezino del lugar de Endaya en el reyno de Francia poder aviente de monsieur Pierres de Lami secretario del señor conde de Agramont como consta y parece del que esta presentado en el pleyto que ha pendido y pende ante los señores gobernadores de este presidio su fecha en siete dias del mes de abril de este presente año. Y dezimos que el sobre dicho pleito ha sido sobre una bajel que trujo de pressa a esta dicha villa yo el dicho Esteban de Caycuegui llamada La Magdalena maestre Pierres Bea de La Tambrada y para su justificacion y berificacion de las mercaderias que traya se fue proseguendo la causa por testimonio de mi el presente escrivano y fue aquel recebido a prueba y con çitacion de la parte del dicho Lami y consortes se comenzo a recibir ynformacion y estando en este estado no se hizieron mas diligencias como consta y parece del dicho pleyto a que nos referimos. Y agora consideran dubdas de pleitos su dilacion, gastos y otras caussas justas que nos mueben a ello por bia de concordia estamos combenidos en que el dicho Esteban de Caycuegui de a mi el dicho Castanalde las mercadurias que estan en depossito segun y como consta por el ymbentario que esta en el dicho pleito y se allan oy en ser. Y para ello aya de dar y de al dicho Caycuegui mill y cien reales en plata doble moneda de Espana y que con ello nos ayamos de apartar y nos apartamos ambos a dos de los derechos açiones y pretensiones que el uno tenga contra el otro, y el otro contra el otro...// (fol. 150 r.)...lo otorgamos ansi ante Gabriel de Abbadia escribano publico y del numero de esta villa de Fuenterrabia y en ella a doze dias del mes de agosto de mill y seisçientos y treynta y un años...” (A.H.P.G., 3/469).

198 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 711; CO LCI 734.

199 SANZ CAMANES, P.: *Diplomacia hispano-inglesa...*, op. cit., p. 108.

200 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1472.

armamento de corsarios. Así, en 1630 el capitán flamenco Juan Boes armó, en compañía de varios vecinos de San Sebastián, un patache capitaneado por el capitán portugués Juan Madera²⁰¹. La participación de comerciantes extranjeros en el armamento del corso en Gipuzkoa encaminó, además, la llegada de nuevas inversiones y de corsarios extranjeros provenientes de sus países de origen. Efectivamente, en 1632 el ya citado capitán Juan Boes y otros armadores donostiarras armaron en compañía de Mathias Ubahter, vecino de Dunkerque, un patache, capitaneado por el último. Aún después de la muerte de éste por un balazo, la compañía continuó operando con el patache, de manera que el padre del fallecido, Juan de Ubahter, demandó al resto de socios el importe de la parte que le correspondía de las ganancias obtenidas²⁰².

Todos estos datos son síntoma de las crecientes dificultades que estaba experimentando la actividad del comercio marítimo en Gipuzkoa, a consecuencia de la disminución del tráfico motivado por los enfrentamientos, más o menos cruentos, que la Corona sostenía con la mayoría de los estados del arco atlántico europeo: Francia, Holanda, Inglaterra (hasta 1630), Dinamarca y Suecia. De manera que, como sustitutivo, muchos inversores y comerciantes emplearon sus capitales en el armamento de expediciones de corso. Con todo, con lo expuesto hasta el momento, ha quedado claro que el corso constituía un eficaz instrumento en manos de los inversores y participantes en las principales actividades marítimas de Gipuzkoa a fin de satisfacer otros intereses. Efectivamente, servía de instrumento de presión e incluso de coacción sobre todo para que los labortanos se avinieran a la firma de convenios más o menos amplios, de acuerdo con los intereses de una o más actividades marítimas. Intereses que a menudo eran contrapuestos, de manera que se empleaba el corso incluso para conseguir subyugar los intereses de una actividad a los de otra. Esta realidad alcanzaría su máximo desarrollo a partir de la creación de la Escuadra Real del Norte y el inicio de la guerra franco-española en 1635.

7.2.1.1. La “Edad de Oro” del corso guipuzcoano: desde la creación de la Escuadra Real del Norte hasta el fin de la Guerra de Sucesión de España

Otero Lana, tras constatar que durante los años previos al estallido de la guerra con Francia el número de corsarios armados y de presas continuó siendo elevado en Gipuzkoa, se pregunta por las causas que empujaron a la Provincia a apoyar la creación de esta Escuadra. Concluye que fue la necesidad de “...*reorganización de las fuerzas del corso...*” la que indujo a todas las partes implicadas a decantarse por la creación de una escuadra de corso. Por una parte, estaba la cuestión de la efectividad; era evidente que las acciones en solitario y sin coordinación rentaban mucho menos que las acciones conjuntas y organizadas, ya que en muchas ocasiones dejaban escapar presas muy jugosas y eran víctimas de los guardacostas franceses. Además, las dificultades económicas de inicios de los años 30 trajeron mayores problemas a la Armada real para poder cumplir con todas sus obligaciones, lo que repercutía en el incremento del valor estratégico-militar del corso. En suma, las autoridades militares de la Corona barajaban la posibilidad de fomentar el corso para suplir las carencias de la

201 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 439.

202 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 733.

Armada. Por otra, Otero Lana plantea que la crisis económica pudo repercutir en el incremento de las dificultades de los corsarios para vender sus presas, lo que les empujaría a buscar algún medio para reorganizar su actividad. Aunque, acto seguido, el propio autor pone en entredicho esta hipótesis pues constata que el número de capturas fue incrementando²⁰³.

Al hilo de lo que se viene afirmando, no se debe dejar de lado la intervención de los interesados en las principales actividades marítimas de Gipuzkoa en la creación de esta escuadra corsaria. Efectivamente, se ha comprobado que la creciente tensión de las relaciones entre España y Francia dificultaba progresivamente las relaciones comerciales entre ambas partes, por lo que incluso muchos comerciantes invertían en el corso como sustitutivo del descenso de sus ingresos comerciales o como medio de presión para evitar que la negociación de las lanas huyera a los puertos de Lapurdi y forzar a los labortanos a mantener vivas las relaciones mercantiles con los puertos de Gipuzkoa. Por tanto, el ambiente general en Gipuzkoa era propicio a fomentar y fortalecer el corso. Otero Lana advierte que fue la propia Provincia la que en 1630 propuso la creación de una flota de corso, para cuya ejecución contemplaba la aportación de 300 ducados por cada villa guipuzcoana. Aunque el proyecto no prosperó, la idea de una escuadra corsaria no sería abandonada en la Corte y en 1632 se preguntaba a don Alonso de Idiaquez, Superintendente de Fábricas y Plantíos de Guipúzcoa, sobre qué medidas serían necesarias para su formación. Entre las tres soluciones planteadas por Idiaquez se aceptó la de fomentar el corso particular por medio de la concesión de empréstitos a los armadores. Así, en enero de 1633 se creó la Escuadra Real del Norte. Apenas introducía cambios en la reglamentación de la actividad realizada durante la década anterior. La mayoría de sus estatutos se centraban en las ventajas concedidas a los corsarios en la captura y venta de las presas, todo ello para lograr su fomento. La mayor diferencia era que se concedía a Idiaquez el cargo de Superintendente de la Escuadra, a cuya jurisdicción se someterían en lo sucesivo todos los corsarios. Este hecho provocó algunas quejas, como la formulada por San Sebastián que consideraba que esta jurisdicción facultaba a Idiaquez a disponer a su conveniencia de las levas de marineros destinados a los barcos corsarios de su Escuadra²⁰⁴.

Estos acontecimientos son muy significativos acerca de cuáles pudieron ser las causas inmediatas que empujaron a la Provincia a apoyar la creación de esta Escuadra. Efectivamente, antes se incidía en que uno de los principales problemas que afectaban en estos momentos a las pesquerías transoceánicas era la excesiva demanda de barcos y marineros por la Armada que estaba llegando a poner en entredicho la continuidad de esta actividad. Tanto es así que una de las principales medidas legislativas que permitieron la recuperación de la actividad fue la exención de servir en la Armada concedida a los pesqueros y sus tripulaciones en 1639. Por tanto, con este apoyo al fomento del corso mediante la creación de una Escuadra de corsarios puede que las autoridades provinciales buscaran un modo de evitar el masivo alistamiento de marineros por la Armada, ya que los que servían de corsarios no eran obligados a hacerlo en la Armada, con lo que los inversores en las principales actividades marítimas podían acceder a un mayor control sobre la disposición de

203 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 264-270.

204 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 270-274.

la marinería. En este contexto se entiende la advertencia de San Sebastián de que, quizás, con el fomento de la Escuadra y el apoyo a la creación de la Superintendencia, lejos de ampliarse el control de los inversores sobre la disposición de marineros, ésta fuese monopolizada por el Superintendente.

Significativamente, con objeto de disipar estas suspicacias, el recién nombrado Superintendente de Corso, don Alonso de Idiaquez, procedió a conceder a los armadores, que desearan invertir en el armamento de barcos corsarios, mayores ventajas, consistentes en el incremento de sus beneficios procedentes del reparto de las presas. A tal fin, procedió a cambiar el sistema de reparto de las presas. El propósito era aumentar los ingresos de los armadores e inversores y de los marineros, con lo que conseguía aumentar los incentivos para que se incrementaran, por un lado el número de inversores y de inversiones y, por otro el rendimiento laboral de los marineros. Las ordenanzas de la recién creada Escuadra contemplaban que los repartos de las presas se debían efectuar, tal como se mandaba en las ordenanzas generales del corso, por el sistema del “tercio vizcaino”²⁰⁵, es decir, una tercera parte para el barco, otra para la armazón y la última para la tripulación. Pero, reunidos en abril de 1633 los capitanes y cabos corsarios con el Superintendente en el astillero real de Bordalaborda, factoría ubicada en Pasaia y dedicada a la construcción de buques de guerra para la Armada, que se convirtió en la principal sede de la Escuadra del Norte, decidieron cambiar el sistema de reparto. En lo sucesivo, las presas se dividirían de acuerdo con el número de barcos que hubiesen intervenido en su captura. Por ejemplo, en el caso concreto del número de barcos que circunstancialmente estaban en espera de zarpar cuando se redactó este acuerdo, cuatro en total, las presas se dividirían por ese número de embarcaciones; una cuarta parte se repartiría entre las cuatro embarcaciones, correspondiendo a cada barco una dieciseisava parte; las restantes tres cuartas partes se dividirían por igual entre los armadores y tripulaciones de cada barco. Es decir, se reducía el porcentaje de ingresos de los propietarios de los barcos en beneficio de los inversores-armadores y de las tripulaciones: en este caso concreto, aplicando el anterior sistema de reparto a cada barco, tripulación y conjunto de armadores hubiera correspondido un 8'3% de los beneficios; con el nuevo sistema de reparto a cada barco le correspondía el 6'25% y a cada tripulación y grupo de armadores el 9'4% respectivamente²⁰⁶. De esta manera se conseguía además estrechar la colaboración entre los distintos barcos corsarios con lo que se incrementaba su efectividad.

Con la erección de la Escuadra Real del Norte, advierte Otero Lana que, se produjo una mayor coordinación de las acciones de los corsarios que se tradujo en el incremento del número de capturas. Se consiguió además la consolidación de los grupos de grandes armadores que invertían activamente en el corso. En suma, los años inmediatamente anteriores y posteriores al inicio de la guerra entre Francia y España en 1635 constituyeron la “edad de oro” del corso guipuzcoano. Los años 1635-1639, en el trascurso de los terribles acontecimientos bélicos antes descritos, que ocasionaron la interrupción de las pesquerías transoceánicas, así como un serio parón de las restantes actividades como el comercio o la

205 Véase la transcripción de las ordenanzas de la Escuadra Real del Norte en: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 367-380.

206 A.H.P.G., 3/2345. Véase el documento nº9 del Apéndice Documental.

construcción naval, constituyeron, en cambio, los mejores años del corso, que en aquellas circunstancias y a modo de sustitutivo, se convirtió en la principal y más lucrativa actividad marítima de Gipuzkoa²⁰⁷. Este autor advierte que en este momento entre la actividad de las pesquerías y del corso guipuzcoano existieron estrechas conexiones, aunque la visión centralista o estatalista de su obra le impide llegar a clarificar en qué consistían las mencionadas relaciones. Efectivamente, constata la existencia de una interdependencia entre ambas actividades; afirma que “...un efecto indirecto del corso fue el resurgir de las pesquerías de Terranova...”, hecho que relaciona con el apresamiento de parte de la flota pesquera labortana que los corsarios guipuzcoanos cometieron cuando ocuparon en 1637 San Juan de Luz y el puerto de Socoa. Es decir, se percata de la existencia entre los interesados, en este caso, en las pesquerías transoceánicas y los corsarios de las conexiones que se vienen analizando en este capítulo. Aporta además un dato de gran importancia que arroja luz sobre la naturaleza de esas relaciones: la orden dada por la Junta de Armadas a los corsarios guipuzcoanos en septiembre de 1635, pocos meses después del estallido de la guerra, de que apresasen a los pesqueros labortanos que a lo largo del otoño regresarían, para que los inversores guipuzcoanos recuperasen los 100.000 ducados que en total habían invertido en su armamento²⁰⁸. Por tanto, una vez más, se constata que el mayor o menor desarrollo del corso en Gipuzkoa dependía de los intereses de los participantes en las principales actividades marítimas de cada momento o coyuntura concreta, en este caso en las pesquerías transoceánicas.

Los acontecimientos ocurridos a partir de este momento son aún mucho más expresivos al respecto. Efectivamente, los interesados en las pesquerías, a fin de reactivar la actividad valiéndose de los apuros militares de la Corona, obtuvieron, como se ha insistido en diversas ocasiones, varias exenciones que permitieron su despegue. Los inversores pesqueros denunciaban que uno de los principales problemas que impedían el desarrollo de la actividad eran las abusivas levas de marinería que les dejaban desprovistos de marinería. Iniciaron gestiones en la Corte que dieron como resultado la obtención de diversas medidas proteccionistas: Real Cédula de 1636 autorizando la contratación de marineros labortanos; Reales Cédulas de 1639 eximiendo de los servicios en la Armada a los pesqueros y sus tripulaciones y rebajando a la mitad el impuesto del Donativo a contribuir por los pesqueros guipuzcoanos; Real Cédula de 1647 reconociendo a la Provincia su facultad para designar comisionados encargados de la ejecución de las levas de marineros²⁰⁹.

Significativamente, a partir de la década de los 40 se inició la lenta pero progresiva decadencia del corso (Véase el cuadro nº 20 del Apéndice Estadístico), que Otero Lana atribuye a la pérdida de poder naval de la Armada española tras la batalla de las Dunas, de manera que sin protección de los buques de guerra los corsarios guipuzcoanos, que actuaban en pequeños grupos de tres o cuatro embarcaciones, eran presa fácil para los guardacostas

207 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 275-281.

208 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 279-282.

209 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17); JD IM, 2/11/40.

franceses²¹⁰. Pero es evidente que con el reinicio de las pesquerías, actividad que precisaba de gran cantidad de mano de obra, comenzaron a disminuirse los apoyos del corso en Gipuzkoa. Así, en enero de 1640, el Diputado General Joan Pérez de Otaegui propuso a la Diputación congregada en San Sebastián, que se iniciaran gestiones en la Corte para obtener la reforma del corso, argumentando que esta actividad era la principal responsable de la carencia de marineros en la costa guipuzcoana, ya que muchos de ellos habían sido apresados por los guardacostas franceses y estaban condenados a galeras o a prisión²¹¹. La Diputación decretó a su favor, ordenando que se iniciaran las gestiones oportunas. Las Juntas Generales de 1640, celebradas en Zumaia, confirmaron el decreto²¹², lo cual es buena muestra de que las autoridades de la Provincia, muchos interesados en actividades como las pesquerías, deseaban refrenar el desarrollo del corso.

Con todo, las acciones de corso proseguían, significativamente, centradas sobre los pesqueros labortanos que regresaban de las pesquerías y que constituían la principal competencia de la incipiente flota pesquera guipuzcoana²¹³. En este momento, se hace patente que los interesados en distintas actividades marítimas se estaban valiendo de estas acciones en satisfacción de sus intereses particulares: los interesados en las pesquerías, que habían venido abogando por la limitación del corso a fin de proveerse de la suficiente mano de obra labortana, por otra parte, junto con los interesados en el comercio, procedían a su fomento, especialmente contra los intereses pesqueros labortanos a fin de que se avinieran a aceptar un acuerdo comercial mutuo. En 1644, San Sebastián propuso a la Diputación que se gestionara en la Corte la obtención de un permiso para entablar relaciones comerciales con Lapurdí, que constituía el único modo de conseguir el aprovisionamiento de los efectos navales y mano de obra necesarios en los pesqueros guipuzcoanos. Pero ante la evidencia de que los comerciantes pretendían la inclusión de la grasa de ballena en la nómina de productos de importación autorizados, como se analizaba en el capítulo dedicado a las pesquerías, los interesados en la actividad ballenera, principal modalidad pesquera guipuzcoana, interesados en eliminar o cuando menos mitigar la competencia ejercida por los extranjeros, especialmente por los labortanos, se mostraron disconformes con la obtención del permiso en esos términos.

Ambas partes, la de los balleneros y la de los comerciantes, recurrieron al corso para potenciar sus demandas. En primer lugar, los balleneros aprovecharon la circunstancia del apoyo que los comerciantes rendían al corso y el reciente apresamiento de nueve pesqueros

210 De hecho se apuntaba con anterioridad que en el transcurso de la Batalla de las Dunas se perdieron tres galeones de la Escuadra de Guipúzcoa. Otero Lana menciona también otras causas de esta decadencia como la inoportuna reclamación en 1640 y 1641 por la Corona de la devolución de los empréstitos concedidos a los corsarios desde 1633; la caída del poder del Conde-Duque de Olivares y el fallecimiento en 1645 de don Alonso de Idiaquez; permisos de comercio concedidos por el rey a barcos extranjeros; la generalización del fraude de los papeles falsos... (OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 283-292).

211 A.G.G.-G.A.O., R.24.

212 A.G.G.-G.A.O., R.25.

213 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 289-290.

labortanos, cargados de grasa y bacalao, por los corsarios de la Escuadra Real del Norte para difundir el rumor de que en revancha los labortanos se aprestaban a invadir Gipuzkoa. Todo ello para impedir que las Juntas Generales de 1644, congregadas en Hernani, decretaran a favor de solicitar en la Corte la concesión del permiso de comercio en los citados términos. Estos falsos rumores fomentaron entre los asistentes a la Junta una opinión contraria a la pervivencia del corso, en cuanto que estaba poniendo en entredicho la obtención del permiso tan necesario para que llegaran los víveres del extranjero. Los balleneros, sabedores de las importantes inversiones efectuadas por los comerciantes en corso y de que no se mostrarían dispuestos a renunciar a los beneficios que esperaban obtener de ellas, atacaron en contra de la pervivencia de la actividad corsaria. Es decir, la táctica consistió en poner en la balanza la opción de la pervivencia del corso frente a la opción de la obtención del permiso de comerciar con Lapurdi. Las gestiones en la Corte concluyeron con la obtención del real permiso que autorizaba las importaciones de bastimentos o víveres, así como de otras mercancías de primera necesidad desde Lapurdi. Pero, descubiertas las maniobras emprendidas por los balleneros en la Corte para la derogación del permiso, las Juntas Particulares, reunidas en Bidania, tras amenazar con castigos a los que difundiesen rumores en contra del permiso, decidieron por unanimidad solicitar su definitiva autorización en la Corte. En cuanto al corso, decretaron la prohibición de atacar a los barcos labortanos. Las gestiones fueron exitosas y el rey accedió a fines de 1644 a autorizar la firma del acuerdo comercial con Lapurdi²¹⁴. A fin de que las maniobras de los balleneros no malograsen la obtención del permiso, los comerciantes de San Sebastián tuvieron que transigir y valiéndose del corso como instrumento coactivo alcanzaron un acuerdo con los armadores e inversores pesqueros labortanos para que, en la autorización de comercio, no se incluyeran las importaciones de grasa de ballena. En suma, los labortanos, a fin de salvaguardar sus pesqueros de los ataques de los corsarios y al mismo tiempo para que otros productos suyos, especialmente el bacalao, accedieran a los mercados guipuzcoanos, se avinieron a aceptar la preferencia de venta de la grasa guipuzcoana. Preferencia que sería corroborada mediante una Real Cédula de fines de 1644²¹⁵.

Por supuesto, los balleneros labortanos continuaron introduciendo grasa de ballena de forma fraudulenta a través del puerto de Bilbao. Los balleneros guipuzcoanos, a pesar de la reciente firma del tratado comercial, ante la evidencia de que sus quejas ante las autoridades vizcaínas caían en saco roto, no dudaron en promover los apresamientos de los barcos labortanos que acudían con grasa de ballena al puerto de Bilbao. Así, los corsarios de San Sebastián apresaron en 1646 un barco labortano cargado de grasa destinado a Bilbao²¹⁶. Los comerciantes de Gipuzkoa, también, se mostraban a favor de los ataques corsarios contra los labortanos que procedían a introducir grasas de forma fraudulenta en Bilbao, interesados, obviamente, en centralizar la mayor porción posible de su comercialización en San Sebastián,

214 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/45; R.26. Véase el documento nº12 del Apéndice Documental. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74.

215 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74 y 76.

216 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 74. / A.G.G.-G.A.O., R.26.

tal como denunciaban las autoridades de San Juan de Luz²¹⁷. En resumen, se constata el importante papel ejercido por el corso en todo el proceso de negociaciones y disputas entre intereses contrapuestos en torno al establecimiento con los labortanos del acuerdo comercial de 1644. De manera que todas las partes en liza, los balleneros guipuzcoanos, los comerciantes, los labortanos, etc., recurrían a utilizar las acciones corsarias, es decir, el recurso a la fuerza bruta, como efectivo instrumento coactivo para salvaguardar sus intereses particulares. Por tanto, para los diversos grupos participantes en la economía marítima de Gipuzkoa, el corso constituía, además de una actividad económica más, una fuerza militar auxiliar al servicio de sus intereses particulares.

Otero Lana afirma que el corso, especialmente el guipuzcoano, se sumió en una profunda crisis a partir de 1648. Entre las causas de esta decadencia menciona: las firmas en 1648 del Tratado de Westfalia que puso fin a la Guerra de los Treinta Años y en 1650 del Tratado de Marina de Holanda, de manera que en lo sucesivo los únicos enemigos a los que podían atacar los corsarios eran los franceses y los portugueses; la firma en 1653 del Tratado de Conversa con Lapurdi que excluía a los labortanos de la lista de posibles víctimas de los corsarios; la generalizada crisis económica; y la escasez de mano de obra, acaparada por otras actividades marítimas²¹⁸. Adviértase que las dos últimas posibles causas de la decadencia del corso son contradictorias, pues de ninguna manera cuadra una escasez de mano de obra provocada por la fuerte demanda de otras actividades marítimas con una crisis generalizada de la economía. Entre ambas posibilidades se debe desechar la de la crisis, pues a lo largo de este trabajo se ha puesto de manifiesto que ya para el inicio de la década de los 50 del siglo XVII la economía marítima guipuzcoana se hallaba en pleno crecimiento. Las autorizaciones de comerciar con Lapurdi, concedidas por la Corona desde 1636, y las exenciones concedidas en 1639 frente a los embargos de barcos y a las levadas de marinería por parte de la Armada, entre otras, posibilitaron un importante despegue de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa, especialmente de las pesquerías transoceánicas. Precisamente, ese crecimiento económico sería una de las principales causas de la disminución del corso, a causa de la retirada de la participación de los principales inversores (Compárense los datos de los cuadros nº 6 y 20 del Apéndice Estadístico).

Efectivamente, desde 1649 hay constancia de que los grandes inversores y armadores de Gipuzkoa se desentendían de continuar invirtiendo en el corso. Como resultado, proliferaron los corsarios provistos de escasos recursos económicos que se dedicaban a la actividad con embarcaciones de pequeña envergadura para cuya armazón no se precisaba de mucho capital. El principal problema al que se enfrentaban estos pequeños corsarios era que, a consecuencia de las paces firmadas con potencias extranjeras como Holanda y de los acuerdos comerciales establecidos con los labortanos, se había menguado mucho el número de sus posibles presas. Valiéndose de estos tratados internacionales, la mayoría de las embarcaciones extranjeras, aún las de estados enemigos provistas de documentación falsa, navegaban con total libertad. Su apresamiento no repercutía más que en el inicio de serios problemas para sus aprehensores de escasos recursos económicos. Efectivamente, proliferaban los casos en que tras ser

217 CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 289-294.

218 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 292-297.

juzgadas no eran dadas por válidas las presas cometidas con lo que los corsarios debían devolverlas a sus legítimos propietarios y afrontar todas las pérdidas y gastos ocasionados. Pero estos pequeños corsarios, al carecer de suficientes recursos financieros para atender a estas inclemencias, por otra parte connaturales a su actividad, se veían imposibilitados para satisfacer las deudas y la devolución de las presas y, en suma, abocados a la ruina. Esta situación, síntoma evidente de la remisión de las inversiones de los grandes armadores e inversores, llegó a tales extremos que, a petición del nuevo Superintendente de la Escuadra Real del Norte don Diego de Cárdenas, una Real Cédula de septiembre de 1649 ordenaba que no se permitiera corsear a quienes no diesen las fianzas suficientes²¹⁹.

La disminución del corso llegaría a su máximo con la firma del Tratado de Conversa con Lapurdi en 1653. El permiso de comercio concedido de forma unilateral por el rey de España, aunque protegía a los barcos labortanos de los ataques de los corsarios, no hacía lo propio con los guipuzcoanos que continuaban expuestos a los ataques cometidos por los corsarios franceses. Esta era la situación que condujo a las Juntas Generales de 1653, reunidas en Deba, a conceder a los labortanos, a propuestas de San Sebastián, un plazo de un mes para conseguir de su rey el beneplácito para la firma del Tratado. De lo contrario, amenazaban con la interrupción de las buenas relaciones y el reinicio de las acciones de corso²²⁰. Persuadidos de esta manera, los labortanos, reactivaron sus gestiones en la Corte que culminaron con la autorización real y la firma del Tratado de Conversa a fines de 1653. La razón por la que se demoró tanto la firma del Tratado hay que buscarlo en los intereses contrarios a su firma o, cuando menos favorables a su limitación, existentes tanto en Lapurdi como en Gipuzkoa. Por el lado labortano eran los intereses bacaladeros, principal modalidad pesquera labortana, los que deseaban limitar los contenidos del Tratado. Para alcanzar sus objetivos, tal como lo hacían los guipuzcoanos, se valieron de las acciones de corso: en 1654 y 1655 los corsarios rocheleses, no comprendidos en el Tratado de Conversa, apresaron dos naos guipuzcoanas que regresaban de Terranova. Aunque en virtud del Tratado de Conversa se consiguió la restitución de ambas presas, los intereses bacaladeros labortanos consiguieron en 1655 que el rey de Francia ordenase a los marineros labortanos la prohibición de embarcarse en barcos peninsulares, sabedores de que los bacaladeros guipuzcoanos dependían en parte importante de su concurso para continuar con esta actividad. Las quejas de los afectados por esta medida contraria a lo estipulado por el Tratado de Conversa, promovieron que la Diputación pidiera cuentas a la Provincia de Lapurdi. Las autoridades labortanas pronto respondieron que no eran responsables de la medida, que se debía a la acción de algún “envidioso”, e

219 “...Don Diego de Cardenas, de mi Consejo de Guerra que como Maestro de Campo General del reyno de Portugal servis el cargo de Capitan General de la Provincia de Guipuzcoa y Superintendente de la esquadra del norte hase entendido que las fianças que dan los armadores que con liçençia mia salen a la mar a hazer presas a enemigos de mi corona no son suficientes ni abonadas en tanto grado que quando llega el caso de mandar restituyr alguna presa que no fue legitimamente hecha no ay con que satisfazer los daños y combiniendo poner remedio en cosa que tanto ynporta he tenido por bien resolver y mandar que de aqui adelante no se permita que ningun navio salga a la mar a corsear sin que primero el capitan o cavo de el de fianças legas llanas y abonadas y fiadores que se obliguen yn solidum y que asi a los fiadores como los abonadores se aprueben por la justicia hordinaria y que al escrivano del ayuntamiento le hagan entregar copia autentica de dichas fianças abonos y aprovazion y hasta que esta diligencia este hecha no se les de liçençia...” (A.M.F., E, 6, V, 1, 6).

220 A.G.G.-G.A.O., R.27.

intensificaron sus gestiones hasta alcanzar su derogación²²¹.

Por el lado guipuzcoano eran los intereses balleneros, su principal modalidad pesquera, los que deseaban la limitación del Tratado a fin de eliminar, como en anteriores ocasiones se observaba, la competencia de las grasas labortanas y hacerse con la exclusiva del mercado peninsular. Significativamente, en 1657, la ciudad de Hondarribia, una de las principales plazas balleneras de Gipuzkoa, elevó un memorial a la Provincia, solicitando la eliminación del Tratado de Conversa con Lapurdi. Acusaba a los labortanos de desear la Conversa únicamente para continuar traficando con productos provenientes del extranjero, pues los productos que aportaban no eran de su producción, con excepción de los productos pesqueros. Pero estimaba que los pesqueros guipuzcoanos se bastaban para surtir sus mercados con dichos productos y que los labortanos no podrían emplearse en las actividades marítimas sin el concurso de la marinería, del capital y de los pertrechos navales guipuzcoanos. Añadía que los labortanos, al amparo del Tratado, no hacían más que perjudicar a los guipuzcoanos acogiendo en sus puertos a corsarios enemigos²²². Tal como se expresaba en este memorial, eran los comerciantes de San Sebastián los principales interesados en mantener íntegro el Tratado, para cuyo fin se valían de las necesidades de paz de los pescadores de ambas partes para alcanzar un acuerdo que no satisfacía plenamente ni a los balleneros guipuzcoanos ni a los bacaladeros labortanos.

Efectivamente, los vecinos de Hondarribia veían que la firma del Tratado de Conversa les aportó pocas ventajas, pues favorecía sobremanera a los comerciantes e inversores navales de San Sebastián que habían conseguido concentrar en sus puertos la mayoría de las principales actividades marítimas: el comercio en San Sebastián y el apresto de los grandes pesqueros guipuzcoanos y labortanos en Pasaia. Los inversores en actividades marítimas de Hondarribia se valieron del corso para tratar de atraer a su puerto parte del tráfico mercantil que huía hacia otras plazas como San Sebastián y Bilbao. Hay constancia del apresamiento incluso de mercantes labortanos dirigidos hacia Bilbao a pesar de que estaba en vigor el Tratado de Conversa. Estas presas, una vez conducidas a Hondarribia, eran liberadas inmediatamente por las autoridades pero sus propietarios legítimos, a fin de evitar mayores pérdidas, en vez de volver a zarpar hacia su destino original procedían a descargar y vender sus mercancías en Hondarribia²²³.

221 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/34.

222 A.M.F., A, 8, 3, 6. Véase el documento nº16 del Apéndice Documental.

223 Es lo que sucedió en 1657 con Pierres de Larralde, vecino de San Juan de Luz, que "...fue apresado con su navio llamado Santa Cattalina de que hera maestre biniente en viaje para la villa de Vilbao cargado de aba y le apreso el capitan Antonio de Cigarroa con su fragata San Agustin y le trujo a este puerto siendo como es el navio parte del suso dicho y lo demas de Juanes de Cassabilla de la dicha San Juan de Luz, y la dicha carga de aba tambien del suso dicho en numero de nobezientas fanegas de las quales parte a bendido en esta ciudad y lo demas remitido a la villa de San Sebastian a Martin de Berrotaran vecino de aquella villa como tambien es publico y notorio, y de parte de proçedido de la dicha aba lleva en retorno treze millares de duelas y sesenta quintales de fierro sotil haviendo bendido la dicha aba a nueve reales de plata cada fanega por haversse declarado por de mala presa dicha aba y navio, si vien algunos generos de mercadurias de que estava cargado el dicho navio se declararon por de buena presa por el doctor don Pedro de Ybarra auditor de la Real Esquadra del Norte como constava y paresçia por su sentençia pronunziada en la dicha villa de San Sebastian en catorze de junio de este año..." (A.M.F., C, 5, II, 6, 2).

A fines de 1654 Inglaterra entraba en la contienda entre Francia y España, impulsando una guerra de carácter eminentemente marítimo contra la segunda. Esta circunstancia motivó un leve renacer del corso (Véase el cuadro nº 20 del Apéndice Estadístico), que, tal como señala Otero Lana, fue activado por capitales provenientes de los inversores en pesquerías²²⁴. Los comerciantes, especialmente los de Bilbao, preferían continuar con sus relaciones comerciales con Inglaterra de forma fraudulenta, de manera que las acciones de los corsarios no constituían más que un obstáculo en ese propósito. En este sentido, es muy ilustrativo el conflicto suscitado en torno al apresamiento en la ría de Bilbao de dos fragatas corsarias de Hondarribia por el Corregidor de Bizkaia. Las dos fragatas, armadas por Tomás de Arzu, vecino de Hondarribia, fueron detenidas bajo la acusación de que los corsarios guipuzcoanos cometían diversos abusos que estaban poniendo en entredicho las relaciones de “buena correspondencia”. Los corsarios de Hondarribia iniciaron acciones en la Corte contra el proceder del Corregidor de Bizkaia y los alcaldes de dicha ciudad solicitaron el apoyo de la Provincia. En su comunicación expresaban claramente que este injusto proceder de las autoridades de Bizkaia había sido instigado por los comerciantes de Bilbao. Añadían “...*que sin duda les abra movido a ello a los comerciantes de aquel señorío el aver apresado dos baxeles que con ropa de ynglaterra entravan en la de esta de Bilbao...*”²²⁵. Significativamente, no consta que los corsarios de Hondarribia obtuviesen el apoyo de la Provincia en su reclamación. Hay que tener en cuenta que los grandes comerciantes guipuzcoanos también estaban interesados en la continuación de las relaciones comerciales con Inglaterra.

Con la Paz de los Pirineos, firmada en 1659, el golfo de Bizkaia dejó de constituir uno de los principales teatros de operaciones del corso. Los principales corsarios guipuzcoanos trasladaron sus acciones a la costa gallega para continuar con su actividad contra el comercio portugués, aprovechando el recrudecimiento de la guerra entre España y Portugal²²⁶. El corso en Gipuzkoa no se extinguió aunque se redujo a su mínima expresión. Volvieron a generalizarse las acciones emprendidas por pequeños corsarios valiéndose de recursos navales y financieros muy limitados. La progresiva proliferación en Gipuzkoa del contrabando y el fraude, tanto de productos provenientes de estados enemigos y de coloniales, como de extracción de metales preciosos, puesto de manifiesto en el capítulo anterior, creaba un campo abonado para las acciones de estos pequeños corsarios. Sus acciones no se desarrollaban bajo una lógica de guerra en contra de los intereses comerciales de los estados enemigos, sino que aprovechaban el gran desarrollo del contrabando para obtener beneficios mediante el apresamiento de barcos contrabandistas. Por supuesto, los grandes inversores en actividades marítimas, interesados activamente en el contrabando, no sólo no participaban en esta modalidad de corso, sino que no debieron de ver con buenos ojos su proliferación. Parece que fue Hondarribia el principal centro de esta modalidad de corso, circunstancia motivada tanto por su ubicación justo en la frontera, como por ser una de las principales plazas

224 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., p. 303.

225 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/36.

226 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 308-309.

corsarias del cantábrico, cuyos corsarios venían ya desde hace tiempo actuando contra el comercio fraudulento que los comerciantes vascos desarrollaban con los estados enemigos, tal como se pone de manifiesto en el caso recientemente expuesto de las acciones corsarias en la ría de Bilbao.

Efectivamente, los pleitos de primera instancia sustanciados por los alcaldes de Hondarribia, aportan interesantes datos acerca de esta modalidad de corso, cuyas primeras referencias son de los años 60 del siglo. En marzo de 1663 dos chalupas propiedad respectivamente del capitán Gabriel de Goicoechea y de Ignacio Sánchez de Morales, vecinos de Hondarribia, estando pescando perlonas en la concha de la ciudad apresaron dos pinazas de San Juan de Luz que con contrabando navegaban hacia Lapurdi. Fueron conducidas a la ciudad donde comprobaron que llevaban un cargamento fraudulento de palo de Campeche. Habían sido fletadas por doña Gracia de Atocha, comerciante de San Sebastián, para el transporte de este producto colonial recién llegado a Pasaia en una embarcación suya procedente de Indias. Junto a dicho cargamento hallaron también cierta cantidad de moneda que se extraía de forma fraudulenta²²⁷. En 1666 el propio Ignacio Sánchez de Morales, junto con Fermín de Goicoechea, apresaron con cuatro chalupas una tartana o saetía gaditana cargada de tabaco y sal en Lisboa con destino a Bayona y que por circunstancias desconocidas fondeó frente a la concha de la ciudad²²⁸.

En las sucesivas guerras que durante la segunda mitad del siglo XVII enfrentaron a Francia y a España se produjeron momentáneos repuntes de las inversiones y acciones corsarias (Véase el cuadro nº 20 del Apéndice Estadístico). Aunque el casi automático restablecimiento de los Tratados de Conversa inmediatamente después del inicio de cada hostilidad permitió, por una parte, que los interesados en la firma de las Conversas -los comerciantes- no se vieran precisados a recurrir al uso del corso como medida coactiva para plegar a los labortanos a la firma y, por otra, que los interesados en limitar los contenidos de los Tratados -balleneros- no tuvieran tiempo material para sembrar la confusión como en anteriores ocasiones valiéndose también del corso. En suma, durante estos años, el desarrollo del corso fue mucho menor que el experimentado en décadas anteriores. Al poco del estallido de la Guerra de la Devolución (1667-1668) se firmó el Tratado de Conversa en 1667, cuyos términos fueron ampliados al año siguiente. Las autoridades locales y provinciales de Gipuzkoa tampoco mostraron demasiado empeño por fomentar el corso que en estas circunstancias no podía acarrear demasiados beneficios, más allá del apresamiento de algunos barcos franceses de territorios ajenos al Tratado, extremo que tampoco era deseado por los comerciantes. Como exponente de la situación, a fines de julio de 1667 los alcaldes de Hondarribia, con la excusa de que precisaban a todos sus vecinos, incluidos los marineros, para defender la ciudad de un hipotético ataque francés, solicitaron al Superintendente de Corso que se suspendieran las operaciones de corso al menos durante el mes de agosto, a lo que accedieron tanto el Superintendente como el Capitán General y el Corregidor de Gipuzkoa²²⁹. Este desinterés por

227 A.M.F., E, 7, II, 9, 10; E, 7, II, 9, 11. Este caso ha sido extensamente analizado en el apartado dedicado al contrabando de coloniales del capítulo antecedente dedicado al comercio marítimo.

228 A.M.F., E, 7, II, 10, 5.

229 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

fomentar el corso se puso también de manifiesto en el poco empeño mostrado por los inversores en apoyar un proyecto de compañía de corso elaborado por el marqués de Aytona, como más adelante se estudiará. Tanto es así que a fines de agosto de 1667 la reina gobernadora llegó a solicitar a la Provincia la adopción de medidas para fomentar el corso²³⁰.

De la actitud mostrada por las autoridades de Hondarribia se deduce que la súbita dedicación de parte de la marinería guipuzcoana al corso, a raíz del estallido de la guerra, debió desembocar en una coyuntural escasez de mano de obra. Las autoridades, a fin de proveerse de la marinería que precisaban en otras actividades, entre todas las opciones posibles, sacrificaron únicamente el desarrollo del corso. Al parecer, el apresamiento de algunos corsarios de Hondarribia por los guardacostas rocheleses fue la gota que desencadenó la escasez de marineros de la ciudad. Sus autoridades, a fin de conseguir la libertad de los corsarios apresados, paradójicamente, recurrieron al corso como instrumento de coacción. Efectivamente, en vísperas de la firma del Tratado de Conversa, en octubre de 1667, se produjo una de las principales acciones sucedidas durante esta guerra en aguas vascas²³¹. Varias fragatas de San Sebastián apresaron dos balleneros labortanos que regresaban cargados de grasas. Este apresamiento se enmarca en las típicas acciones que emprendían los corsarios guipuzcoanos en los momentos previos a las firmas de los Tratados de Conversa, ya sea instigadas por los comerciantes para coaccionar a los labortanos a la pronta firma del tratado, ya por los balleneros para desencadenar el enfado labortano e impedir la firma del Tratado íntegro. Conducidos a San Sebastián, sus tripulaciones, fueron puestas en libertad tal como se usaba. Pero de regreso a Lapurdi fueron apresados por las autoridades de Hondarribia para usarlos como rehenes hasta conseguir la liberación de los corsarios, vecinos suyos, apresados por los rocheleses. Este proceder provocó airadas quejas del regimiento de San Juan de Luz e incluso del vizconde de Urtubia, reclamando la pronta liberación de los pescadores retenidos de forma injusta²³².

El año 1668, además de concluirse la Guerra de la Devolución, tras veinte años de conflicto, finalizó la larga guerra de independencia de Portugal. Con ello se cerraba el largo ciclo de enfrentamientos militares que de manera ininterrumpida habían propiciado el escenario adecuado para el desarrollo del corso desde inicios del siglo XVII.

Tras un breve lapso pacífico, con la participación de España en la Guerra de Holanda desde principios de 1674 se iniciaron las gestiones de las autoridades de Gipuzkoa a fin de obtener el permiso para reactivar el Tratado de Conversa de manera íntegra. Éstas se alargaron hasta mayo de 1675, pues en principio, la Corona accedía únicamente a conceder permisos parciales. Parece que las gestiones emprendidas por los interesados en la actividad ballenera en la Corte fueron las que motivaron las reservas de las autoridades de la Corona a aceptar de inmediato la concesión del permiso para firmar de forma íntegra el Tratado. Estas reservas y

230 A.G.G.-G.A.O., R.31.

231 Durante esta contienda, el principal teatro de operaciones de los más destacados corsarios guipuzcoanos fue la costa galáico-portuguesa (OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 311-313).

232 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

demoras condujeron a que se generalizara entre los labortanos la idea de que los guipuzcoanos no deseaban la firma del Tratado íntegro. Así en junio de 1675, una vez que los guipuzcoanos obtuvieron el permiso real para firmar el Tratado en toda su amplitud, los labortanos, sospechando quizás alguna treta, se negaron a firmarla. Los comerciantes de San Sebastián recurrieron a la coacción valiéndose del corso, apresando una pinaza bayonesa cargada de mercancías. Así, los labortanos, se avinieron a la firma del Tratado pero con la condición de que se devolviera dicha presa y de que “...la introducion de las grassas de vallena se haga en toda buestra probincia como esta espressado por el articulo...”²³³. Exigencia que corrobora la responsabilidad de los balleneros guipuzcoanos en la demora de las gestiones para la firma del Tratado.

Aunque el inicio de esta guerra significaba nuevas oportunidades para el desarrollo del corso en Gipuzkoa, lo cierto es que la actividad se hallaba en un estado de franca decadencia. Al amparo del Tratado de Conversa, los comerciantes guipuzcoanos y vizcaínos recurrieron al fraude generalizado para comerciar con los restantes territorios franceses, ajenos al Tratado. Tal como Hondarribia denunciaba en un memorial remitido a la Corte en 1677, los comerciantes procedían a declarar que los barcos y mercancías francesas eran de nacionalidad inglesa, con lo que conseguían la devolución de las presas a sus propietarios²³⁴. Como muestra de la decadencia del corso guipuzcoano, para 1677 se produjo la disolución de la Escuadra Real del Norte, tal como se comprueba en este último documento en que se menciona que para ese año las causas de apresamientos eran sustanciados por el Capitán General de Gipuzkoa, en ejercicio de la Superintendencia del corso, sin que se mencione la existencia de la Escuadra Real del Norte. Otero Lana, tras dejar constancia de que Gipuzkoa continuaba siendo el principal territorio corsario peninsular, con el 62'5% de los armadores, considera que las principales causas de la decadencia eran efectivamente la firma del Tratado de Conversa y los fraudes arriba mencionados²³⁵.

En suma, merced a las maniobras de los comerciantes, el corso guipuzcoano hallaba graves dificultades para su desarrollo. Prueba de ello es que algunos corsarios, abandonando su

233 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

234 “...Los capitanes Thomas de Arsu y Miguel de Zuzuarregui mis hixos en cumplimiento de las hordenes de su Magestad (que dios quarde) an fabricado y armado algunas fragatas de guerra para corsear contra los enemigos de esta Real Corona y an echo algunas presas que desde diferentes puertos de Olanda y otras partes navegavan al de la Rochela, Burdeos y otros del reyno de Françia, pertenezientes a franceses. Y haviendose sustanziado las causas de estos apresamientos ante el Capitan General de esta provinçia y declaradolas por bien apresadas no an faltado yntelixençias de mercaderes para oponerse a estos apresamientos diziendo que los tales navios y mercaderias pertenezen a yngleses, (con cuya capa no ay duda señor tienen libre su comercio y en aumento como si estubiesemos en una paz general en tan grave daño y perjuicio de esta corona) Y con sola protesta de apelar al consexo, de las sentenzias dadas por el Capitan General a favor de los apresadores sin que en el ni en la audiència de esta Capitania General ayan echo otra ninguna dilixençia, en discurso de estos mas de dos años estan las causas paradas. Por lo qual aunque an ocurrido al Capitan General para que se les entregue el prozedido estas presas y lo repartan segun hordenes militares del corso, parece no a querido resolver y esta representazion se hizo a SM por los corsistas y no se a tomado resolucion...” (A.M.F., E, 6, V, 1, 6).

235 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 323-328. Apunta también que se desconoce la fecha exacta de la desaparición de la Escuadra Real del Norte, aunque considera que debió ser hacia 1678. Con los datos arriba mencionados se demuestra que para 1677 había dejado de existir.

actividad, comenzaron a emplear sus fragatas de guerra en el ejercicio de otras actividades como el transporte de mercancías. Es el caso de la fragata de Pedro de Bazterrechea Goldibar, vecino de San Sebastián, dedicado al transporte de mercancías en 1675²³⁶. Esta decadente situación se agravó a partir de la firma de la Paz de Nimega en 1678 que puso fin a la guerra. En 1680 consta que la mayoría de las fragatas de guerra existentes en Gipuzkoa pretendían dedicarse al transporte²³⁷. Hasta el estallido de la Guerra de la Liga de Augsburgo en 1688, prácticamente, desapareció el corso, armándose tan sólo unas pocas unidades durante la breve Guerra de las Reuniones (1683-1684)²³⁸.

Contra todo pronóstico, durante la última guerra que enfrentó a Luis XIV de Francia con Carlos II de España (1688-1697) se produjo un destacado renacer de la actividad corsaria en Gipuzkoa. Otero Lana menciona dos causas para explicar este crecimiento, por una parte la necesidad de protección de los pesqueros guipuzcoanos del ataque de los corsarios franceses y por otra la obtención por las justicias locales de la jurisdicción sobre el corso²³⁹. Pero hay que tener en cuenta otros factores de primer orden que explican este auge finisecular. En primer lugar éstos fueron los años de máximo esplendor del corso francés, desarrollado al amparo del gran poderío alcanzado por la armada francesa; poderío que le llevó a enfrentarse con éxito contra las principales potencias navales de la época -Holanda e Inglaterra-, hasta que la escuadra conjunta de ambas derrotó decisivamente a la francesa en la batalla de La Hougue en 1692. En segundo lugar, la propia evolución experimentada por la economía marítima de Gipuzkoa, en que se hacía ya patente la decadencia de las pesquerías transoceánicas y los principales inversores y comerciantes empleaban sus esfuerzos y capitales preferentemente en la actividad comercial, provocó que se exacerbaban los conflictos de intereses entre los interesados en la actividad ballenera y en el comercio. Ambos factores desembocaron en el agravamiento de las disputas en torno a la firma del nuevo Tratado de Conversa que se demoró durante años hasta 1694; años en que, como en ocasiones anteriores, proliferaron las acciones de corso, fomentadas por las distintas partes interesadas en el conflicto.

La guerra se inició con una poderosa ofensiva corsaria por el lado francés. Arrogantes con su poderío, los labortanos, no parecían dispuestos a la firma del Tratado bajo los mismos términos que hasta entonces. Ante la dilación de esta situación, las autoridades de la Provincia, no tuvieron más remedio que recurrir a las represalias y medidas de tipo defensivo, en la medida de sus posibilidades. En el plano de las presiones administrativo-legales, las Juntas Generales de 1690, celebradas en Ordizia, decretaron la prohibición de que los marineros guipuzcoanos se embarcaran en los pesqueros labortanos²⁴⁰, y las de 1691 ordenaron que para permitir la introducción de la grasa de ballena labortana fuese obligatorio

236 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2214.

237 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1652.

238 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 328-333.

239 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 334-340.

240 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 93.

su declaración o manifestación ante las justicias ordinarias como si fuese otro producto extranjero más, lo que suponía la concesión de la preferencia de venta de grasa guipuzcoana, tan ansiada por los balleneros de Gipuzkoa. El carácter meramente coactivo de esta medida se pone de manifiesto en el hecho de que el brazo ejecutor de la Provincia, es decir la Diputación, no impusiera su cumplimiento²⁴¹, como se ha indicado en capítulos precedentes.

El desarrollo de otro de los eficientes medios que habitualmente se habían empleado para plegar los ánimos de los intereses opuestos en torno a la economía marítima, es decir del corso, en esta ocasión se veía dificultado por el auge del corso francés que señoreaba en el Cantábrico. Esta situación llevó al recientemente constituido Consulado de San Sebastián a adoptar medidas para “limpiar” de corsarios franceses las costas guipuzcoanas. En verano de 1690 decidió construir, al objeto, una fragata guardacostas de grandes proporciones -armada con 40 cañones-, aunque, concluida su construcción, pronto estalló un conflicto jurisdiccional sobre a quién competía el conocimiento de las causas sobre sus presas, que se estudiará más adelante²⁴². Ya sea por la acción de este buque ya por la disminución del poderío naval francés tras la derrota de La Hougue, lo cierto es que desde 1692 el corso guipuzcoano alcanzó gran desarrollo. Significativamente, ya en 1693 se observa entre los labortanos una disposición para sellar el Tratado con Gipuzkoa, lo cual denota un posible equilibrio de las respectivas acciones de corso. Llama la atención que el único pleito sustanciado por los alcaldes de Hondarribia, anterior a la firma de la Conversa, se trate del apresamiento en 1692 de una pinaza de San Juan de Luz²⁴³, lo que induce a pensar que el corso se encaminaba preferentemente contra los labortanos a fin de plegar sus ánimos, extremo que se corrobora en otros pleitos suscitados con posterioridad y que se analizarán después.

En capítulos previos se han descrito los conflictos de intereses que estallaron a partir de 1693 con el inicio de las negociaciones bilaterales entre Lapurdi y Gipuzkoa para alcanzar la firma del Tratado de Conversa. De acuerdo con los intereses de los balleneros guipuzcoanos, el rey, no accedió a que en el nuevo Tratado se incluyeran los capítulos 5º -inmunidad de los barcos de ambos territorios, provistos de los pertinentes pasaportes, frente a los ataques corsarios mutuos- y 10º -libre arribada de los barcos de ambas partes a los puertos de ambos territorios- del Tratado de 1653. Los labortanos, interesados en las pesquerías, se mostraban dispuestos a aceptar el Tratado en estos términos pero ni los comerciantes de Bayona ni los de San Sebastián estaban conformes con esta mutilación tan perniciosa para el tráfico comercial naval entre ambos territorios. Los de San Sebastián intentaron otra vía de solución alternativa, proponiendo en la Corte su disposición a aceptar esta reducción únicamente a condición de que se cerrara la frontera de Navarra con los territorios bajo soberanía del rey de Francia, a fin de que el tráfico de las lanas navarras y aragonesas se desviara a San Sebastián. En suma, la intransigente postura de los comerciantes de ambos lados de no aceptar el establecimiento del Tratado sin que contuviera todos sus términos de forma íntegra y las maniobras de los balleneros para que no se incluyeran los mencionados capítulos dilataron mucho las

241 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/57.

242 A.G.G.-G.A.O., R.36; JD AJI, Impresos 2,11; JD IM, 2/12/44.

243 A.M.F., E, 7, II, 14, 10.

negociaciones. La Corona ante los fuertes intereses en juego optó por la opción menos radical, accediendo en junio de 1694 a que se firmara el Tratado de Conversa en toda su integridad²⁴⁴. En este contexto se enmarcan otras maniobras de presión emprendidas por las autoridades de la Provincia para plegar los ánimos de los labortanos, como las acciones desarrolladas contra la extracción hacia Lapurdi de cereales y de bizcocho para el abastecimiento de sus pesqueros²⁴⁵.

Por fin, tras todas estas demoras se selló el Tratado en 1695 en la Isla de los Faisanes²⁴⁶. Merced al acuerdo se reemprendieron las pesquerías guipuzcoanas de bacalao en Terranova, acudiendo en 1695 dos barcos. Este hecho no satisfacía en absoluto a los bacaladeros labortanos que iniciaron gestiones en la corte francesa con el propósito de coartar la presencia guipuzcoana en Terranova. Así en 1696, en perjuicio de los contenidos de la Conversa, obtuvieron la prohibición del embarque de marineros labortanos en los bacaladeros de Gipuzkoa. Con el inicio del año de 1697, Luis XIV prohibía a los españoles pescar en Terranova, excepción hecha del Canal de Belle Isle. En aplicación de la orden, el gobernador del puerto terranovense de Placencia apresó el bacaladero *San Joseph*, de San Sebastián. Además de las gestiones emprendidas, tanto en la Corte española como en Lapurdi, a fin de remediar esta situación y para que el derecho de pesca en Terranova fuese tratado en las negociaciones de la Paz de Ryskwick²⁴⁷, los interesados en las pesquerías se valieron también del corso para presionar a los labortanos. Efectivamente, llama la atención que los tres únicos procesos sobre presas sustanciados por la alcaldía de Hondarribia en 1696 sean relativos al apresamiento de dos pequeños mercantes labortanos hacia fines de año, lo que induce a pensar que constituyeron medidas de fuerza emprendidas en revancha. En principio, el apresamiento de barcos labortanos no era lícito en virtud al Tratado de Conversa, pero fueron acciones bien calculadas pues, en ambos casos, se trataba de barcos que conducían mercancías de contrabando que sí se podían aprehender.

El primero de los pleitos se suscitó en octubre de 1696 tras el apresamiento por al capitán Lázaro de Castillo, corsario de Hondarribia, de una pinaza bayonesa, cargada de géneros ilícitos, aparentemente destinada a Viana (Portugal), pero que se dirigía hacia Bilbao. El maestre de la pinaza alegó que se vio forzado a refugiarse en Bilbao al verse acosado por un corsario Flesingués (Holanda). Las autoridades bayonesas demandaron a la Diputación su liberación en aplicación de la Conversa. Los letrados designados por la Diputación para examinar el caso, tras revisar los autos, dictaminaron que se debía dar por bueno el apresamiento, ya que la pinaza llevaba carga de contrabando. Entonces, las autoridades de Bayona, trasladaron sus gestiones a las de Hondarribia reclamando su liberación. Contra todo pronóstico, el alcalde de la ciudad, alegando que carecía de pruebas concluyentes para dar por

244 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/61. Véase el documento nº19 del Apéndice Documental.

245 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/62.

246 A.M.F., A, 8, 3, 6.

247 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/56; R. 37; R. 38. / A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014.

válido el apresamiento, ordenó la liberación del barco²⁴⁸. Este caso es muy ilustrativo acerca de que las acciones de corso, además de constituir un medio de obtención de beneficios a costa del enemigo, constituían un eficaz modo de coacción. Los dos pleitos restantes se suscitaron, uno en noviembre y el otro en diciembre de 1696, a raíz del apresamiento de un patache bayonés por el capitán corsario Miguel de Yarzagarai, vecino de Hondarribia, faltando en ambos casos la sentencia²⁴⁹.

Tras el breve remanso pacífico iniciado con la Paz de Ryskwick (1697) el estallido de la Guerra de Sucesión de España permitió la continuación del nuevo auge de la actividad corsaria. Y ello a pesar de que el bando borbónico, a cuyo lado se decantó Gipuzkoa desde el acceso al trono de Felipe V, se enfrentaba a las principales potencias navales de Europa (Holanda e Inglaterra). Este crecimiento fue posibilitado por diversas causas de carácter externo e interno respecto a la economía marítima de Gipuzkoa. Entre las de carácter externo se deben citar, en primer lugar, la alianza franco-española que no sólo eliminó la acción de los guardacostas y de los corsarios franceses, que en anteriores ocasiones supusieron un duro obstáculo para el desarrollo del corso guipuzcoano, sino que permitió la unión de ambas fuerzas. En segundo lugar, ante la evidente inferioridad de las fuerzas navales con las que contaba la Corona frente a las del enemigo, inició una política de fomento del corso. En 1702 promulgó una nueva Ordenanza de corso que, además del fomento de la actividad, pretendía incrementar su efectividad reglamentando las acciones de los corsarios franceses. A fin de potenciar las acciones de los corsarios autóctonos se les concedió la facultad de venta de sus presas exentas de todo impuesto y en cualquier puerto de la Corona al que arribasen. En cuanto a los corsarios franceses, se les autorizaba el ejercicio del corso en cualquier territorio de la Corona, aunque no se les concedían los privilegios antecedentes debiendo proceder a la venta de sus presas en los puertos donde hubiesen dado sus fianzas y sujetos a los correspondientes derechos²⁵⁰. Pero en 1703 estas exenciones, disfrutadas exclusivamente por los corsarios naturales, serían extendidas también a los corsarios franceses, junto con el permiso para la libre introducción de bacalao, exento de impuestos²⁵¹.

Entre las de carácter interno hay que mencionar el conflicto que se estaba produciendo a principios del reinado de Felipe V entre distintos grupos de comerciantes, especialmente entre los de Bilbao y San Sebastián, por hacerse con la mayor parte posible del tráfico comercial legal o ilegal con el extranjero. En el anterior capítulo se ha mencionado que fue en la Junta de Comercio, erigida por la Corona en 1705 para buscar soluciones a los problemas que afectaban a dicha actividad, donde se desarrollaron estas disputas entre las principales plazas mercantiles. Esta Junta de Comercio, además de denegar a la Provincia en julio de 1705 la derogación de la prohibición para la libre introducción de cacao desde Francia, no incluyó a San Sebastián entre los puertos habilitados para extraer lana al extranjero, en beneficio de

248 A.M.F., E, 7, II, 15, 10.

249 A.M.F., E, 7, II, 15, 12; E, 7, I, 21, 6.

250 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

251 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/60. Véase el documento nº22 del Apéndice Documental.

Bilbao, ni aceptó la propuesta de habilitación para comerciar directamente con Indias a raíz de las presiones de los comerciantes andaluces²⁵². Además de las gestiones emprendidas en la Corte, en el seno de la Junta de Comercio, parece que los comerciantes guipuzcoanos emprendieron otras acciones que perjudicaban más directamente al comercio y contrabando bilbainos. Así, coincidiendo con estos acontecimientos en que tuvieron mucho peso las presiones de los comerciantes andaluces y bilbainos, fue durante el año 1705 cuando la actividad corsaria alcanzó mayor desarrollo en Gipuzkoa. Concretamente, en Hondarribia se tiene constancia de la existencia de doce barcos corsarios activos en 1705. Eran todos bergantines, a veces calificados de fragatas, todas pequeñas embarcaciones de arqueo menor a las 30 toneladas, salvo una de 40 toneladas²⁵³. Aunque predominaban en general las unidades de escaso porte, había también grandes fragatas corsarias, verdaderos barcos de guerra particulares, como la que fue subastada en 1708 en San Sebastián de 160 toneladas de arqueo, armada con 22 cañones, arbolada con tres palos y que contaba con 24 “...remos grandes para remar desde la fragata...”, importante medio de propulsión auxiliar para momentos de calma y de gran valor para la rapiña. Estas eran las tan temidas fragatas guipuzcoanas, cuyas acciones fueron descritas por don Miguel de Oquendo²⁵⁴.

Los pleitos de primera instancia conservados en el fondo judicial de Hondarribia son muy significativos con respecto a los objetivos que las acciones de corso perseguían. De los 22 procesos relativos al corso y a apresamientos, sustanciados durante los años de la Guerra de Sucesión, 16 pertenecen a 1705. Uno más pertenece a 1706 pero es relativo a acontecimientos sucedidos también en 1705²⁵⁵. En los fondos del Corregimiento tan sólo se ha localizado un pleito de 1706 que también alude a sucesos del año anterior²⁵⁶. De su lectura se deduce que la principal presa de los corsarios eran los barcos holandeses que continuaban llegando al golfo de Bizkaia con contrabando. Ante esta situación, los comerciantes, especialmente de Bilbao, para evitar los ataques de los corsarios guipuzcoanos recurrieron al empleo de barcos de países neutrales a fin de que continuara el tráfico tanto de mercancías legales como de contrabando con el norte de Europa. La Corona trató de sacar partido de la feroz competencia existente en estos momentos entre los comerciantes de Bilbao y de San Sebastián para tratar de acabar con estas prácticas. Así, en agosto de 1705, autorizaba a los corsarios de San Sebastián y Hondarribia a revisar en alta mar cualquier embarcación neutral que encontrasen, apresando a los que transportasen productos de contrabando²⁵⁷. Es decir, se fomentaba el

252 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58; R.10.

253 A.H.P.G., 3/584; 3/653.

254 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2585. En lo referente a la temible capacidad de acción de las fragatas guipuzcoanas véase: OQUENDO, M.: *El héroe cántabro, vida del señor Don Antonio de Oquendo*. Toledo: Dionisio Hidalgo, 1666.

255 A.M.F., E, 7, I, 24, 10; E, 7, I, 24, 11; E, 7, II, 18, 7; E, 7, II, 18, 8; E, 7, II, 18, 11; E, 7, II, 18, 12; E, 7, II, 18, 13; E, 7, II, 18, 14; E, 7, II, 18, 15; E, 7, II, 18, 16; E, 7, II, 18, 17; E, 7, II, 18, 18; E, 7, II, 18, 19; E, 7, II, 18, 20; E, 7, II, 18, 21; E, 7, II, 19, 1; E, 7, I, 24, 14.

256 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 1359.

257 “...El Rey: Don Sancho de Miranda Ponze de Leon Capitan General de la Provincia de Guipuzcoa, teniendo entendido que continuan los yngleses y olandeses en enbiar a España con navios neutrales bayetas, sempiternas y otros jeneros de sus fabricas y conociendo que nada ymporta mas a mi servicio ni puede ocasionar mayor daño a los

curso guipuzcoano con la esperanza de que redundara en la disminución del comercio ilegal con los estados enemigos en aquellas circunstancias.

Pero los comerciantes guipuzcoanos de ninguna manera se mostraban dispuestos a abandonar el lucrativo contrabando por el curso. Es más, como se está comprobando, las acciones corsarias constituían sobre todo un eficaz instrumento de coacción y en este caso bien pudo ser usado contra los intereses comerciales bilbainos a fin de que no obstaculizaran las gestiones de los guipuzcoanos en la Corte y en la Junta de Comercio. Esta hipótesis adquiere aún mayor relieve teniendo en cuenta que a partir de la habilitación del puerto de San Sebastián para las exportaciones de lana al Norte, obtenida en la Junta de Comercio a fines de 1705, y de la derogación de la prohibición para la libre importación de cacao y demás coloniales extranjeros a Gipuzkoa, obtenida para marzo de 1706²⁵⁸, las acciones corsarias disminuyeron de manera drástica. Una vez conseguidas las ventajas legales que contribuían al afianzamiento de la actividad comercial legal o ilegal, cuyo broche de oro sería la tantas veces mencionada libertad de introducción de grasa de ballena del extranjero, obtenida en 1708, no sólo disminuyeron las acciones corsarias contra el tráfico comercial enemigo, sino que los comerciantes comenzaron a valerse de las exenciones fiscales concedidas a los corsarios para dedicarse al contrabando de manera aún más impune. Efectivamente, los corsarios, con la argucia de que se trataba de productos procedentes de presas cometidas al enemigo, procedían a introducir, con la colaboración de los cónsules franceses, todo tipo de productos extranjeros de contrabando exentos de toda contribución. Este fraude era cometido especialmente por los corsarios franceses al servicio de la Corona española que, como poco antes se mencionaba, fueron también beneficiados con las mismas exenciones que los autóctonos. Tanto es así que en 1709, la Corona, procedió a eliminar las mencionadas ventajas concedidas a los corsarios tanto autóctonos como franceses a fin de mitigar en lo posible el contrabando generalizado que realizaban en colaboración con los comerciantes. De manera que, en lo sucesivo, deberían trasladar las presas a los puertos de origen y deberían contribuir los derechos correspondientes a su venta²⁵⁹.

enemigos que el impedir la yntroduçion de sus jeneros, espeçialmente en Vilbao, donde mas se considera que se haze el contrabando descubiertamente, y lo mucho que conbiene atajar el perjuiçio de tan pernizioso abuso: he resuelto que los corsistas de Fuenterrabia y San Sevastian reconozcan todas las embarcaçiones suedesas, dinamarquesas, jenobesas, benecianas y florentinas que encontraren en la mar nabegando a España, y a los que hallaren con jeneros de contrabando los detengan y conduzgan al primer puerto; Y assi os encargo y mando deis toda la providençia y hordenes que fueren nezarias para la mas puntual obserbançia de lo que viene referido, dandome quenta de la forma en que se executare, de Madrid a cinco de agosto de mil setecientos y cinco..." (A.H.P.G., 3/627).

258 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58.

259 "El Rey. Por quanto atendiendose por parte del Rey Christianisimo mi señor y mi abuelo, y mia atencion que las dependencias del curso corriesen en aquellos y estos dominios en la buena forma que corresponde a la buena union que se mantiene y deve mantener entre ambas Coronas, se tubo presente lo que sobre estas dependencias del curso estava dispuesto asi en las ordenanzas de Francia como en las de España; Y de lo prevenido en unas y otras se formo la que se expidio en cinco de agosto del año de mil setezientos y dos para que se arreglasen a ella los corsistas de ambas naciones en los terminos prescriptos para cada una; Lo qual ha tenido tan poca observanzia por lo respectivo a los corsistas franzeses, como se manifiesta de que con motivo de prevenirse por el capitulo segundo de dicha Ynstruccion que se pudiesen vender las presas a donde se hubiesen conducido, solizitaron que se admitiesen a comercio libres de derechos valiendose de estar conzedido asi por el capitulo quarto de ella; siendo asi que lo permitido por estos capitulos podia entenderse con los corsistas españoles y no con los franceses, por que lo que devian observar estos, segun lo prevenido tambien por el capitulo veinte de la misma Ynstruccion, era llevar las

En resumen, se hace patente que el mayor o menor desarrollo coyuntural del corso dependía sobre todo de los intereses en juego en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa²⁶⁰. Los datos que se vienen barajando obligan, incluso, a que se deba matizar mucho la tradicional hipótesis de que el corso constituyera sobre todo una actividad sustitutiva, que llenaba el hueco dejado por otras actividades más importantes afectadas por crisis y dificultades. En este sentido, si se observa la evolución de la actividad marítima que más directamente experimentó las consecuencias de la Guerra de Sucesión de España, es decir, la pesquería de bacalao en Terranova, se evidencia que de ninguna manera cuadra con la descrita para el

presas con los prisioneros al puerto donde hubiesen armado pena de perder su derecho y de multa advitriaria, sino es en caso que el temporal u enemigos les obligase a entrar en otro puerto; Lo qual no han justificado nunca, ni aun alegado, antes han procedido con tan poco reparo que aviendo entrado considerable numero de embarcaciones en Cadiz y otros puertos con nombre de presas rara vez se ha oido que aian peleado ni se ha visto jamas un solo enemigo ni pasajero ni señal alguna de que se infriese ser presas legitimas ni en que pudiesen exercitarse tantas y tan justas precauciones como estan dispuestas por las ordenanzas para evitar las extorsiones que ordinariamente // (fol. r.) suelen ocasionar los corsistas, descubriendose quan cierto ha sido el fin de emplearse solo en la introduccion de generos prohibidos para lograr los maiores intereses, creciendolos por quantos medios han podido: Y se verifica de aver solizitado despues orden para que no solo fuesen libres de derechos los corsistas sino es los que comprasen de ellos; siendo aun mas reparable lo que se ha experimentado en los consules de la misma nazion, pues sobre aver servido de apoio a considerables injustizias y ser los prinzipales instrumentos de cometerse gravisimos fraudes en el comercio y contra mi Real hazienda se han atrevido a exerzer una jurisdiczion en mis Dominios, que no ha tenido asta aora consul alguno, aluzinando a los gobernadores y ministros de los puertos en que la han exercitado, con que procedian en virtud de facultades de su Magestad Christianisima, sin manifestarlas jamas, ni poder; porque no cabia en aquella gran justificazion con venir en semejantes atentados, ni en que se procediese contra los dispuesto en las ordenanzas formadas con su Real Beneplazito, en las quales clara y repetidissimamente esta prevenido que el conozimiento y jurisdiccion de las presas solo la pueden y deven tener los gobernadores o justizias del puerto a donde llegaren, sobre ser intolerable lo que se a practicado asta aqui, y se reduzia a que los consules fuesen a un tiempo agentes, juezes y partes y los corsistas un puente por donde pasavan a España quantas mercaderias prohibidas se querian introducir, cada navio un almacen, deteniendose a este fin en los puertos en lugar de correr el mar en busca de los enemigos, resultando todo en grave daño de ambas Coronas, y con espezialidad de mis Reales Rentas: Por cuios motivos y a fin de que se eviten tan grandes perjuizios he resuelto que prezisamente se observe con la devida // (fol. v.) puntualidad lo prevenido en la Ynstruccion del corso de cinco de agosto del año de mil setezientos y dos, sin que consul alguno tenga la menor jurisdiccion ni conozimiento de las presas (pues en ella no se permite) sino solo al gobernador o justizia prinzipal a donde llegaren, ni se propasen los consules de lo que perteneze a su ofizio; Y consiste en ser unos agentes para solizitar que se administre justizia a los de su nazion: que sin embargo de estar permitido por el capitulo veinte de dicha Ordenanza que los corsistas españoles llevasen las presas a la parte que mas conmoda les fuese no las han de poder llevar de aqui adelante, sino es al puerto donde se hubieren echo los armamentos, sin que se les permita la entrada en otro alguno, no siendo forzado de temporal u enemigos, que se devera justificar fundamentalmente, pero de ninguna forma la venta de nada de lo que llevaren y que los corsistas franceses puedan venir a los puertos de España con las presas, no obstante averse armado en ellos, pero con la expresada calidad de que paguen los derechos pertenezientes a mis Rentas Reales en la misma forma que qualquier particular comerciante y de que se han de sugetar al rexistro, reconocimiento y subordinacion de los Capitanes Generales, Gobernadores, Justizias y demas ministros de mis puertos en la parte que respectivamente perteneziere a cada uno y de forma que tenga la devida obserbanzia lo prevenido en la citada Ynstruccion del corso, excepto en la parte que se limita por este despacho; pues aunque se aia permitido otra cosa hasta aora, ha manifestado la experiencia los muchos perjuizios que de ello se siguen y singularmente a mis Reales Rentas si permaneziese lo dispuesto por el capitulo quarto // (fol. r.) el qual y qualquiera otra declaracion que se aia echo sobre su permanenzia queda todo anulado por el presente, de calidad que qualquier corsista asi español como frances ha de estar obligado a la paga de derechos en la misma forma que otro qualquier particular como viene dicho, y contenerse los consules en los terminos que les tocan y tambien quedan expresados; advirtiendo dichos Capitanes Generales, Gobernadores, Justizias y Ministros que si permitieren lo contrario experimentarían mi indignacion. Dada en Madrid a primero de diziembre de mil setezientos y nueve...” (A.M.F., E, 6, V, 1, 6).

260 Sobre los choques intereses en torno al desarrollo del corso, también, en Bizkaia durante la Guerra de Sucesión véase: ZABALA, A.: “La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 325-356.

curso. Anteriormente, se insistía que la pesca del bacalao persistió hasta 1703, interrumpiéndose en 1704, coincidiendo con la gran ofensiva naval que Inglaterra y Holanda protagonizaron dicho año. Pero esta interrupción no coincidió en el tiempo con el gran auge del curso, que se iniciaría al año siguiente. Efectivamente, en 1705, coincidiendo con el gran estallido corsario, se reanudó la actividad bacaladera que continuaría en 1706, esta vez sin que contara con una discutible protección corsaria, para volver a interrumpirse en 1707 hasta el fin de la guerra en 1713²⁶¹. La dependencia del desarrollo del curso, en este caso, con los intereses comerciales guipuzcoanos, se evidencia también en que las justicias ordinarias de Hondarribia con posterioridad a 1705, es decir, tras conseguir las ventajas legales necesarias para la continuación del comercio legal e ilegal de la provincia, únicamente conocieron dos pleitos relativos al apresamiento de mercantes de países enemigos, ambos en 1710; además los dos pleitos se suscitaron en torno a una misma presa de procedencia holandesa²⁶². Síntoma de la drástica disminución del curso, el último proceso sustanciado durante la Guerra de Sucesión es referente al apresamiento cometido por el capitán Bernardo de Yarzagarai en 1711 de tres chalupas asturianas que se dirigían a Francia de manera ilegal²⁶³. Constituye un ejemplo de la dedicación de uno de los principales corsarios de Hondarribia a un curso de muy segundo orden, encaminado al apresamiento de contrabandistas de escasa importancia. Es decir, quienes continuaban dedicándose al curso no perseguían ya al comercio enemigo o a los importantes contrabandistas locales y extranjeros, dirigiendo sus acciones contra el pequeño contrabando protagonizado por vecinos de otros territorios de la Corona.

7.2.1.2. El curso durante el siglo XVIII: ¿Decadencia o reestructuración?

El final de la Guerra de Sucesión en 1713 no hizo más que agudizar el estado decadente que el curso venía ya arrastrando desde los años finales del conflicto bélico. En lo sucesivo nunca más conocería el desarrollo experimentado en años anteriores. Este hecho no fue a consecuencia de la desaparición de los corsarios o de la falta de práctica en dicha actividad. Al contrario, en años posteriores a la firma de la Paz de Utrecht (1713) consta que los otrora grandes corsarios de Hondarribia, dedicados ahora a otras actividades, como Juan Benito de la Fuente que en 1713 envió su navío a la pesca de bacalao a Frisia (Friesland)²⁶⁴, o el capitán Miguel de Yarzagarai dedicado al transporte de mercancías²⁶⁵, eventualmente cometían apresamientos de barcos dedicados al contrabando. Concretamente, en 1714 los capitanes Miguel y Bernardo de Yarzagarai, que “...a noche salieron a la mar con animo de hacer alguna denuncia por noticias que tenían se extraían partidas de dinero desde este reino al de Francia...”, apresaron la chalupa de Leon de Montalibet, vecino de Mutriku, que junto con varias mercancías y dinero propios transportaba de pasajero a Juan González de Pola,

261 A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014. (1697-1706).

262 A.M.F., E, 7, II, 21, 8; E, 7, II, 21, 9.

263 A.M.F., E, 7, II, 22, 3.

264 A.M.F., E-7-I-30-12.

265 A.M.F., E, 7, II, 23, 4.

vecino de Luanco (Asturias), quien trataba de extraer dinero de forma fraudulenta con destino a San Juan de Luz²⁶⁶. En 1716, de nuevo el capitán Miguel de Yarzagarai, esta vez en compañía de Francisco de Castro, “...con noticia que desde este reino al de Francia se extraen cantidades de oro y plata por mar...”, aprehendieron una pinaza de San Juan de Luz proveniente de Bilbao que transportaba diversas mercancías, así como algunas partidas de dinero de forma ilegal²⁶⁷.

Con el estallido de la Guerra de la Cuádruple Alianza (1718-1719) se evidenció que la existencia de antiguos corsarios, por muy entrenados que estuviesen, no era suficiente para la reactivación del corso. Efectivamente, a pesar de las terribles consecuencias acarreadas por la guerra, en que la armada inglesa provocó la ruina del grueso de la flota guipuzcoana en el desastre de Cabo Passaro y el ejército francés invadió la provincia y arrasó los astilleros de Pasaia, no se produjo ninguna reactivación destacable del corso. Es más, en la documentación consultada no se ha localizado ninguna evidencia de que se hubiese producido ninguna acción corsaria. Aunque a primera vista este hecho pudiera parecer sorprendente, viene a corroborar las teorías aquí planteadas que mantienen que el desarrollo del corso precisaba del apoyo de las inversiones y de los intereses de los principales inversores y armadores en las otras actividades marítimas, quienes necesitaban de algo más que de eventuales ingresos, obtenidos con los apresamientos, para decidirse a su fomento. No eran sólo los beneficios económicos directos, que, por otra parte, como a lo largo de este capítulo se está comprobando no eran ni de fácil ni de segura obtención por la generalización del fraude, el principal motivo que movía a los inversores a fomentar el corso, sino que buscaban siempre otros objetivos económicos para cuya obtención la actividad corsaria servía de eficaz instrumento de coacción.

En este sentido, en los capítulos previos se ha hecho hincapié en las importantes transformaciones que el sistema de organización de las actividades marítimas había experimentado para principios del siglo XVIII. Quizás el más destacado de los cambios fue la paulatina decadencia de la otrora principal actividad, de las pesquerías, sustituida por la progresivamente más boyante actividad comercial, legal o ilegal, especialmente con Indias. Proceso que llegaría a su culminación con la creación en 1728 de la Compañía de Caracas. Como exponente de esta sustitución nunca más volvieron a reactivarse los Tratados de Conversa con Lapurdí. Se ha comprobado que el corso, durante todo el siglo XVII, constituyó un eficaz elemento para el sostenimiento de dicho sistema de organización, ya sea para conseguir que los interesados en determinada actividad se plegaran a los intereses de los participantes en otra actividad (caso de las confrontaciones entre los intereses pesqueros y comerciales o entre los comerciantes de distintas plazas comerciales), ya para conseguir la firma de los Tratados de Conversa en los términos más favorables posibles a cada actividad e interés diferente (caso de las acciones corsarias para plegar a los labortanos a la firma de dichos Tratados o para impedir su establecimiento con contenidos contrarios a determinados intereses). Pero con las mencionadas transformaciones del sistema de organización de la economía marítima guipuzcoana, en que ya no era preciso el apoyo labortano para su

266 A.M.F., E, 7, II, 23, 11.

267 A.M.F., E, 7, II, 24, 2.

desarrollo y en que los intereses comerciales, articulados en torno a la Compañía de Caracas, predominaban sobre todos los demás, el corso dejó de constituir un instrumento necesario para su sostenimiento.

Como se irá viendo a continuación, el corso, siguió activo durante todo el siglo XVIII, de manera que en las sucesivas guerras sostenidas por la Corona se reanudaron las acciones de los corsarios, aunque en comparación con el siglo XVII fueron muy limitadas. El momento de mayor virulencia corsaria se produjo a raíz del estallido en 1739 de la Guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra. Con todo, existe otro aspecto del corso que es imprescindible tener en consideración, concretamente, las acciones emprendidas por la Compañía de Caracas en Indias. La idea de la extensión del activo corso guipuzcoano a las aguas que bañan las Indias no era novedosa, pues venía barajándose desde mediados del siglo XVII. A principios de la década de los 50 de este siglo, en el contexto, por un lado, de la disminución de las posibilidades del corso en la Península a raíz de la Paz de Westfalia (1648) y, por otro, del progresivo aumento del comercio directo con Indias, protagonizado de forma ilegal por los comerciantes guipuzcoanos, se tienen las primeras noticias del traslado allí de las acciones de los corsarios. Con todo, el corso no constituía más que una excusa pues el verdadero y principal objetivo de estos “corsarios” era el de granjearse una apariencia de legalidad para justificar su presencia en Indias y encubrir sus intercambios comerciales ilegales. Así se debió apreciar también en la Corte pues mediante una Real Cédula de 1655 se prohibió que los corsarios acudiesen a Indias²⁶⁸.

Pero durante los años 60 del siglo XVII se produjo un fuerte incremento tanto del contrabando extranjero con Indias como del filibusterismo y piratería, sobre todo, en el Caribe, que indujo a la Corte a buscar nuevas soluciones para atajar esos problemas. En 1667 la Reina Gobernadora delegó en el marqués de Aytona la creación de una compañía de “comercio armado”, cuyos objetivos serían el fortalecimiento del comercio con Indias y la eliminación del tráfico ilegal. El marqués comisionó a don Pedro Ignacio Vélez de Idiaquez la tarea de acudir a Gipuzkoa a tratar sobre su creación con las autoridades y con los inversores y armadores. La Diputación, reunida a principios de mayo en San Sebastián, designó, a petición de Idiaquez, una comisión para que elaborara un informe acerca de las características que debería reunir la compañía y de las condiciones que debería conceder la Corona para la creación de “...una buena escuadra para cosso (*sic*) y comerçio...”. Las condiciones planteadas por la Diputación no fueron aceptadas en la Corte, de manera que a fines del mes de mayo comunicaba al marqués de Aytona que sin su concesión los corsarios se hallaban imposibilitados a participar en el proyecto. Aunque se desconocen las condiciones en todos sus términos, de esta comunicación se deduce que, entre otras medidas, los corsarios solicitaban ayudas financieras y sugerían cambios del entramado jurisdiccional referente al corso, pues afirmaban que experimentaban graves pérdidas en los pleitos sobre las presas que se sustanciaban en el Consejo de Guerra²⁶⁹. Ante la actitud intransigente de los inversores en

268 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., p. 297. Otros autores datan esta Real Cédula en 1652, véase: LUCENA SALMORAL, M.: “Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio del corsario español”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 394-395

269 La Diputación comunicaba que “...respecto de los grandes gastos que an tenido en la prosecucion de los pleitos de pressas en el consejo de guerra y que no les haziendo y conçediendo algunas ventaxas y asi dandoles con alguna

condicionar su participación en la proyectada compañía a la aceptación de sus condiciones, no le quedó más remedio a la reina que instar a la Diputación para que procediera al fomento del corso, pero la institución provincial respondió en los mismos términos, de que se aceptaran las condiciones propuestas por los armadores corsarios. Todavía a principios de 1668, continuaba, la reina, insistiendo sin éxito que la Provincia concediera su ayuda al marqués de Aytona en su propósito²⁷⁰. Al año siguiente se produjo un acontecimiento que sirve para esclarecer cuáles podían ser las condiciones que exigían los armadores e inversores para enfrascarse en el proyecto de la compañía. Efectivamente, los capitanes Tomás de Arzu y Miguel de Zuzuarregui, importantes armadores corsarios de Hondarribia, solicitaron permiso para acudir a corsear a las Indias. La Corona denegó el permiso, según Otero Lana, por existir el “fundado temor” de que más que a corsear pretendían ir a comerciar directamente con Indias²⁷¹.

En suma, tal como se observaba en el capítulo precedente, los comerciantes guipuzcoanos buscaban todo tipo de artimañas para comerciar directamente con Indias y el traslado de las acciones de corso a aquel continente podía constituir un buen artificio al objeto. Es decir, no eran los intereses específicamente corsarios los que miraban a Indias, sino los relacionados con el comercio colonial. Así, incluso en los casos en que la propia Corona trató de fomentar el traslado de los corsarios guipuzcoanos a Indias, a fin de que emprendieran una ofensiva contra el contrabando extranjero, los armadores corsarios-comerciantes no se mostraron dispuestos a ofrecer este servicio sin que, en contrapartida, se les concediese el permiso para comerciar directamente con Indias. Esta hipótesis se corrobora teniendo en cuenta el radical cambio de actitud adoptado por la Corona años más tarde. La continuidad e incremento del contrabando extranjero en Indias condujo a la Junta de Guerra de Indias a iniciar en 1685 conversaciones con los armadores guipuzcoanos para la formación de una escuadra corsaria de fragatas que actuara en Indias. Varios armadores de San Sebastián y Hondarribia dieron su poder a Francisco García Galán para que sellara un acuerdo con la Corona. En esta ocasión la Corona accedió a las demandas de los armadores, que fueron recogidas en una escritura de 20 capítulos que otorgaron ambas partes. Entre otras condiciones se expresaba que los armadores financiarían la escuadra y nombrarían al veedor, contador y escribano para que llevasen sus cuentas y se encargasen de la venta de las presas; a cambio la Corona aceptaba que los barcos corsarios transportasen productos férricos y pertrechos navales a Indias, exentos de impuestos, que navegasen directamente a Indias desde los puertos de Gipuzkoa y que pudiesen vender en España los coloniales apresados. Tras las gestiones oportunas, en 1686 se aprestó la escuadra, formada por tres grandes fragatas, un patache y una galera, que zarpó

cantidad de dinero // (fol. 32 v.) quedan muy ymposibilitados...” (A.G.G.-G.A.O., R.31).

270 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/39.

271 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 313-314, 423-425, 455-456. Estos proyectos de traslado del corso a aguas de las Indias se produjeron durante el período en que don Agustín de Diustegui, uno de los principales comerciantes e inversores navales, incluido en corso, de San Sebastián, ejerció el cargo de Capitán General y Gobernador de la Armada de Barlovento (1664-1669). El que este personaje accediera a ese cargo por compra, a cambio del importe de 50.000 pesos, resulta muy sospechoso acerca de cuáles pudieron ser sus objetivos reales al frente de la jefatura de la Armada, cuyo principal cometido era, precisamente, la de ser garante de la legalidad en Indias.

rumbo a las Indias en agosto. Garmendia Arruabarrena, tras estudiar los avatares de la escuadra, considera que constituyó un fracaso, lo que condujo a su extinción en 1692, pocos años después de su creación²⁷².

La hipótesis de que esta escuadra corsaria buscaba la potenciación de otros intereses ajenos a la actividad corsaria adquiere mayor peso teniendo en cuenta que el propio cabo y gobernador de la escuadra, el maestro de campo don Francisco García Galán, intervino directamente en la acciones judiciales que condujeron a la imposición de los intereses de los grandes comerciantes de San Sebastián sobre los de los armadores e inversores balleneros en el seno del recién fundado Consulado de San Sebastián. Efectivamente, en 1685, el enfrentamiento entre ambos conjuntos de intereses derivó en un duelo protagonizado entre don Santiago de Arribillaga, adalid de los grandes comerciantes de San Sebastián y principal armador, junto con otros destacados colegas, de la escuadra corsaria, y entre Juan Beltrán de Irizar y Martín de Lanz, respectivamente, prior y cónsul del Consulado de San Sebastián. El duelo desencadenó tres querellas en la Chancillería de Valladolid, dos interpuestas respectivamente por el Consulado y por su prior y su cónsul implicados en el duelo en contra de don Santiago de Arribillaga, y otra por el último en contra de ambos cargohabientes Irizar y Lanz. Tras diversos avatares judiciales, descritos en el capítulo correspondiente a las pesquerías transoceánicas, don Santiago de Arribillaga consiguió que la Chancillería de Valladolid se inhibiera del conocimiento de estas causas en atención a que como principal armador de la escuadra corsaria se hallaba sometido a la jurisdicción del Consejo, Cámara y Junta de Guerra de Indias. El cabo y gobernador de esta escuadra, don Francisco García Galán, a fin de apuntalar los intereses de los comerciantes frente a los de los armadores e inversores balleneros, consiguió que la Chancillería emitiera una Real Provisión en apoyo de su propuesta ordenando que fueran Juan Beltrán de Irizar y Martín de Lanz quienes se hicieran cargo del importe de las costas del proceso, absolviendo al Consulado²⁷³. Promovió de esta manera la división entre ambos encausados y el Consulado; división que desencadenó el predominio definitivo de los intereses mercantiles en el Consulado frente a quienes propugnaban medidas favorables a la potenciación, a toda costa, de la actividad ballenera.

Para entender el fracaso de esta escuadra son muy significativas las apreciaciones del duque de Canzano, a la sazón Sargento General de Batalla, recogidas en el trabajo de Garmendia. Advertía que dos de las fragatas eran muy viejas y que los armadores participantes carecían del suficiente caudal para hacer frente a los gastos de mantenimiento de la escuadra. Opinaba que los armadores lo que realmente pretendían era dedicarse al contrabando en Indias más que al corso. Garmendia atribuye estas acusaciones a la enemistad que el duque profesaba a don Francisco García Galán, pero puede que tuviesen alguna parte de razón. Aún confiando en que los propósitos de sus armadores no consistieran únicamente en buscarse un medio para comerciar directamente con Indias y que realmente se propusieran dedicarse al corso en serio, puede que la apreciación del duque de Canzano, de que los armadores carecían del capital

272 GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: "Armadores y armadas de Guipúzcoa...", op. cit., pp. 259-276; . OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., p. 333.

273 A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13. Véase el documento nº18 del Apéndice Documental.

suficiente para el mantenimiento de la escuadra, sea una de las principales causas que precipitaron el fracaso de la escuadra. Efectivamente, el mantenimiento de una escuadra o flota en permanente estado de operatividad, tanto sea para corsear como para comerciar, no es lo mismo que el armamento de expediciones de corso o comercio concretas y limitadas en el tiempo. Exigía la disposición permanente de un volumen grande de capital, de una importante plantilla de empleados (tripulaciones, administrativos, juristas, etc.) tanto en Indias como en la Península, de las imprescindibles infraestructuras (oficinas, almacenes, astilleros...), etc., que un simple conjunto de armadores asociados no podía garantizar. En suma, el modelo de organización empresarial que precisaba un proyecto tan ambicioso superaba las posibilidades del modelo de compañía empleado por estos armadores. Era evidente que, para obtener éxito, sería precisa la creación de una compañía de capital permanente, por acciones, como las que ya existían en otros estados europeos. Puede que este reciente fracaso motivara el desinterés que los inversores navales y comerciantes de Gipuzkoa mostraron pocos años después, en 1711, ante la propuesta lanzada por el rey, en plena Guerra de Sucesión, a los Consulados de Bilbao y San Sebastián para que crearan una escuadra corsaria de seis fragatas de 50 cañones que se dedicase a proteger el comercio con las Indias. A pesar de la oferta de que se aceptaría que dichos barcos transportaran mercancías, tanto a la ida como a la vuelta, ningún armador se animó a participar en el proyecto²⁷⁴.

Sería la Compañía de Caracas la heredera de estos proyectos, pues siendo una empresa de capital fijo hacía ya viable el mantenimiento permanente de una flota a su servicio. Además del monopolio de la comercialización del cacao, la Corona, la dotó de plenos poderes, como si se tratara de un estado, para perseguir el contrabando desarrollado por los extranjeros en Venezuela, territorio que hasta entonces permaneció prácticamente al margen del sistema de control y de organización económica y política de las Indias. La Corona, a cambio de la reducción de Venezuela a su autoridad y a su sistema hacendístico, concedió los beneficios de las acciones corsarias a la Compañía, aunque, obviamente, no eran los ingresos procedentes del corso su principal objetivo, ni mucho menos. Es decir, tal como se viene comentando, no fueron los intereses corsarios los que promovieron la creación de la Compañía en 1728, sino los de los comerciantes que eventualmente invertían en corso. Como durante todo el siglo XVII, también en esta ocasión el corso estaba al servicio de otros intereses económicos “superiores”; en esta ocasión al servicio de la Compañía que no tardó en organizar un servicio de guardacostas para perseguir el contrabando en Venezuela²⁷⁵.

Siendo la Compañía la principal empresa protagonista de la economía marítima guipuzcoana y capaz de defender por sí misma sus intereses, la actividad corsaria desarrollada en la propia Gipuzkoa fue progresivamente dejada de lado por los principales inversores, lo que desencadenó su estado decadente. Es más, como en las restantes actividades marítimas, los

274 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/65.

275 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/72. Acerca de lo lucrativo que resultó para la Compañía el ejercicio del corso véanse: AIZPURUA AGUIRRE, R.: “El corso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha *San Fernando* y de la balandra *Nuestra Señora de Aránzazu*”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 379-392; ARAUZ MONFANTE, A.: *El contrabando holandés en el Caribe...*, op. cit.; LUCENA SALMORAL, M.: “Vicente Antonio de Icuza...”, op. cit.; VIVAS PINEDA, G.: “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pp. 357-377.

intereses asociados al corso se vieron obligados a amoldarse a los de la Compañía, por las buenas o por las malas. En este sentido es muy ilustrativo el conflicto iniciado en 1727 entre unos pocos pequeños propietarios de barcos y armadores en corso contra los grandes comerciantes de San Sebastián. Durante el breve conflicto bélico que estalló entre España e Inglaterra a raíz del intento de reconquista de Gibraltar iniciada por la primera en 1727, unos pocos armadores de San Sebastián invirtieron en el apresto de cuatro pequeñas fragatas o embarcaciones armadas para el corso. Es éste, sin más, un dato muy elocuente acerca de las verdaderas causas que motivaban el mayor o menor desarrollo del corso, pues a pesar de que la economía marítima guipuzcoana se hallaba inmersa en una de las peores coyunturas de toda su historia, como en anteriores ocasiones se hacía hincapié, no se produjo más que este restablecimiento residual del corso, en lugar de un fuerte renacimiento como actividad sustitutiva. La principal acción de estas fragatas fue el apresamiento de dos pequeñas embarcaciones inglesas a principios de 1728 que tras su venta engrosaron en la lista de la flotilla corsaria. Interrumpida la guerra con la firma en mayo de 1728 de la Convención de El Pardo, se hizo aún más notorio el desinterés de los principales comerciantes e inversores en actividades marítimas, no sólo por invertir en el corso, sino incluso en la permanencia de esta incipiente flota, la más destacada por aquel entonces de Gipuzkoa. Efectivamente, tras la firma de la paz, cuando los propietarios de estas embarcaciones trataron de emplearlas en otras actividades alternativas, concretamente en el transporte de mercancías, se toparon con la fuerte oposición de los grandes comerciantes de San Sebastián que preferían contratar los servicios de barcos extranjeros. Además, en aquellos momentos, los grandes comerciantes y armadores dirigían sus esfuerzos a la creación de la Compañía de Caracas y no estaban dispuestos a que los intereses de unos pocos ex-corsarios malograran sus esfuerzos. Como se exponía en el capítulo anterior, la Provincia acabó por apoyar las tesis de los comerciantes en contra de los propietarios de esta flota que deseaban una severa aplicación de la legislación relativa a la regulación de los fletes. La Provincia elaboró un reglamento por el que, en lo sucesivo, se regirían los fletes de manera diametralmente opuesta a los intereses de los propietarios de esta pequeña flota²⁷⁶.

El resultado fue obvio, abandonados a su suerte, cerradas las puertas a cualquier reclamación legal y en clara desventaja frente a empresas como la recién creada Compañía de Caracas, la flota creada por los armadores corsarios se vio abocada a la extinción. Desde el punto de vista de los comerciantes y grandes inversores, el corso guipuzcoano dejó de ser un instrumento de presión diplomática en sus manos, como lo fue durante todo el siglo anterior. Dirigidos sus esfuerzos al comercio colonial y ante la evidencia de que ningún beneficio diplomático les podía rentar las acciones corsarias contra Inglaterra durante los enfrentamientos hispano-británicos que jalonaron todo el siglo XVIII, progresivamente, dejaron de apoyar e invertir en el corso. De todas maneras, el corso era eficaz instrumento para tomar represalias frente a los ataques y abusos cometidos por potencias extranjeras. Es lo que sucedió a partir de 1739 con el inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra, en que se produjo el último repunte de importancia de la actividad corsaria en Gipuzkoa²⁷⁷. Al principio de la guerra, San

276 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754. Véase el documento nº24 del Apéndice Documental.

277 OTERO LANA, E.: "Los corsarios vascos en la Edad Moderna...", op. cit., pp. 217-219.

Sebastián, volvió a ser la principal plaza de armamento en corso de la Península. Pero después, superada esta fase inicial, San Sebastián perdió este primer puesto en beneficio de Bilbao, de manera que para 1747 la actividad corsaria estaba en franca decadencia en San Sebastián. Esta tónica descendente del corso en San Sebastián fue anticipado por el escaso desarrollo que la actividad conoció durante esta guerra en Hondarribia. En esta última ciudad, las pocas chalupas armadas en corso, prácticamente se divirtieron en cometer en la frontera eventuales apresamientos de pequeñas embarcaciones dedicadas al comercio ilegal, como es el caso de una embarcación de San Juan de Luz apresada en 1744²⁷⁸ y otra asturiana en 1745²⁷⁹, que en ambos casos extraían de forma ilegal partidas no demasiado importantes de dinero de oro y plata.

Durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763) en que intervino España en 1761, fue muy escaso el número de corsarios armados en Gipuzkoa, tan sólo 15 en San Sebastián. Es más, iniciada la Guerra de Independencia Norteamericana (1778-1783) el corso guipuzcoano había llegado prácticamente a su extinción²⁸⁰. Tanto es así que en las Juntas Generales de 1779, celebradas en Azpeitia, el Consulado de San Sebastián propuso que se solicitara al rey que destinara algunas fragatas a la protección de la navegación de cabotaje de los ataques de los corsarios ingleses²⁸¹. La Corona destinó un navío y dos fragatas a dicha labor, pero algunos miembros del Consulado de San Sebastián propusieron que dicha institución construyera y armara por su cuenta una fragata de 32 cañones. Ante los elevados gastos que su construcción supondría y ante la evidencia de que los particulares no se decidirían a invertir en ella, debido a que el tráfico inglés se hallaba detenido o lo hacía en convoyes fuertemente protegidos, lo que imposibilitaba el apresamiento de presas realmente valiosas, se acordó construir otra menor, de 22 cañones, que costaría unos 40.000 pesos, de los que 15.000 disponía ya el Consulado. Pero tal como comunicaba a la Provincia, ningún particular se interesó por invertir en el proyecto, ni se esperaba que lo hiciera, lo que condujo a su abandono²⁸². En suma, para los grandes comerciantes de San Sebastián la protección de la práctica del cabotaje no merecía ningún gasto por su parte, interesados como estaban la mayoría en el comercio colonial, realizado ya sea por la Compañía de Caracas, ya por otras particulares. El inicio de la Guerra de la Convención (1793-1795), esta vez contra la Francia revolucionaria, impulsó al Consulado al armamento de dos corsarios: la fragata *San Antonio* de 22 cañones, adquirida a la Compañía de Filipinas, y el quechemarín francés rebautizado como *La Industria* de 2 cañones y 8 pedreros, una presa francesa cometida por el bergantín de la Armada que actuaba de guardacostas. A pesar de la insistencia con que el rey solicitaba que se armaran el mayor número posible de corsarios, ningún particular se animó a armar embarcación alguna. Además, la escasez de las presas y el alistamiento de sus tripulantes para

278 A.M.F., E, 7, II, 35, 1.

279 A.M.F., E, 7, II, 35, 9.

280 OTERO LANA, E.: "Los corsarios vascos en la Edad Moderna...", op. cit., pp. 222, 224-225.

281 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 3,6.

282 En cambio algunos armadores de Bilbao armaron una pequeña fragata de 10 cañones y 80 toneladas de arqueo (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/91).

la Armada condenaron a ambos barcos a la inactividad, de manera que en septiembre de 1793 la *San Antonio* fue habilitada en Santander para un viaje comercial a La Guaira (Venezuela)²⁸³. La invasión de Gipuzkoa por las tropas de la Convención puso el punto final a este nuevo intento de restablecimiento del corso en Gipuzkoa.

7.2.2. Control jurisdiccional del corso

Mediante Real Cédula de 1544 se confirmó la carta-partida otorgada entre la Provincia y el Capitán General de Gipuzkoa que establecía los límites jurisdiccionales de la máxima autoridad militar de la provincia. En ella se ordenaba que el Capitán General conociera únicamente en los pleitos de presas cometidas por militares o por orden expresa de las autoridades militares. En los restantes casos de presas cometidas por los vecinos de Gipuzkoa e, incluso, por miembros de la milicia, pero sin orden expresa de la autoridad militar, su conocimiento correspondería a las justicias ordinarias, es decir, a los alcaldes ordinarios y al Corregidor. El contenido de esta Real Cédula, de nuevo confirmada en 1568, permanecería en vigor hasta las décadas iniciales del siglo XVII²⁸⁴. Con el reinicio de la guerra contra Holanda a fines de 1621, el rey, publicó la Real Ordenanza de Corso, heredera de otra anterior redactada en 1615, que permaneció en vigor hasta inicios del siglo XVIII²⁸⁵. La Diputación, congregada en San Sebastián en enero de 1622, un mes después de su promulgación, acordó iniciar gestiones en la Corte para hacer “recordar” al rey que el conocimiento de las causas sobre las presas competía exclusivamente a las justicias ordinarias de Gipuzkoa²⁸⁶. A las gestiones emprendidas por la Provincia se le sumaron las de los armadores guipuzcoanos y dieron como resultado la promulgación de la Real Cédula de 1623 que reconocía a las justicias ordinarias la jurisdicción sobre las causas suscitadas por las presas²⁸⁷.

Esta facultad era vital para que el desarrollo del corso no escapara del control de los principales interesados en torno a la economía marítima de Gipuzkoa y para que fuese útil a la consecución de sus intereses. Efectivamente, el poder de declarar por buenas o no, es decir, ajustadas o no a la legalidad, las presas cometidas por los corsarios confería a las justicias ordinarias la facultad de dirigir las acciones de corso hacia la consecución de determinados objetivos. En suma, los alcaldes de las localidades costeras decidían, de acuerdo con sus intereses, qué presas debían ser devueltas a sus legítimos propietarios y cuáles entregadas a los corsarios para que procediesen a su reparto. Estando los cargos de las justicias locales de

283 “...A vista de que no realizava las satisfacciones que me prometí el armamento en guerra de la fragatta San Antonio que hice con aprobacion del Rey e insinuacion de VS al Real Seruicio, comercio y navegacion, a falta de varias circunstancias para un corsario de profesion y a la dotation que se me extrajo para los bageles de SM, me vi obligada a desarmar; y en consideracion al desmearitto que resultta a ttodo buque de su existencia en los puerttos, he detterminado havilittar a dicha fragatta con destino para la Guaira armada en guerra y mercancia...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/112).

284 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/24.

285 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 71-81.

286 A.G.G.-G.A.O., R.19.

287 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., p. 79.

los municipios del litoral copados por la élite de comerciantes y grandes inversores navales, se hace evidente que eran los intereses de ese grupo los que prioritariamente eran fomentados por los alcaldes que veían los pleitos sobre presas. Teniendo en cuenta estas consideraciones, se hacen patentes, por una parte, la vital importancia de la disposición por las distintas instancias del poder de la jurisdicción sobre las presas para conseguir el control sobre el corso y, por otra, los procedimientos que usaban las autoridades locales y provinciales y los principales inversores para adecuar las acciones de corso a su conveniencia, tal como se ha descrito en el apartado anterior.

Otero Lana se pregunta por las razones que indujeron a la Provincia a aceptar, no ya la creación de la Escuadra Real del Norte, sino la dejación por las justicias ordinarias de la jurisdicción sobre las presas que, en lo sucesivo durante décadas, sería ejercido de forma exclusiva por el Superintendente del Corso. No deja de sorprender que fuese la propia Provincia la que inicialmente propuso en 1630 la creación de la Escuadra y que en 1633 aceptase sin objeciones la acumulación de la jurisdicción sobre las presas en la figura del Superintendente. Otero Lana baraja algunas causas como la crisis que atravesaban las restantes actividades marítimas que empujó a los inversores a potenciar el corso como actividad alternativa, o la necesidad de organización del corso a fin de incrementar su efectividad y disminuir los gastos que experimentaban los armadores a raíz de su desorganización, tanto por expediciones infructuosas, como por dificultades surgidas a la hora de justificar y vender las presas²⁸⁸.

En este sentido, es muy significativo un pleito suscitado en el tribunal del Corregimiento en 1630²⁸⁹, en víspera de la creación de la Superintendencia, que revela las dificultades que estaban experimentando los corsarios por no estar sometidos a la jurisdicción de una autoridad de rango superior a las justicias ordinarias locales, sobre todo desde el momento en que progresivamente comenzaron a ampliar su marco de actuación fuera de las aguas cercanas a Gipuzkoa. El patache armado por Juan Boes y otros armadores de San Sebastián, capitaneado por el portugués Juan Madera, apresó un barco inglés en alta mar. Pero, por motivos que se desconocen, en vez de ser trasladado a San Sebastián la presa recaló en el puerto de Castro Urdiales. El Teniente de Veedor de Contrabando de esta villa tras comprobar que la tripulación corsaria de la presa no portaba ningún documento acreditativo de su condición de corsarios procedió a su embargo. Los armadores de la expedición se vieron obligados a iniciar ante la justicia de San Sebastián los autos de información pertinentes para ser remitidos a Castro, junto con la copia de la patente de corso expedido por el Consejo de Guerra y el certificado de haber dado las fianzas necesarias ante el alcalde de San Sebastián. Tras recibir los autos, el Teniente de Veedor de Castro Urdiales procedió a liberar la presa, pero las demoras ocasionadas por este incidente debieron traducirse en un importante incremento de los gastos del todo inesperados por los armadores del patache. De manera que, a su llegada a San Sebastián, temiendo que, de sustanciarse el proceso para declarar por bien hecha o no la presa por el alcalde de San Sebastián, a quien correspondía verlo, los legítimos propietarios del barco inglés procederían a apelar en caso de que la

288 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 264-270.

289 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 439.

sentencia fuese favorable a los apresadores, procedieron a trasladar el proceso al tribunal del Corregimiento.

Es decir, los pleitos que eran vistos en primera instancia por las justicias ordinarias locales o alcaldes de los municipios costeros, pasaban en apelación al tribunal de segunda instancia que era el del Corregidor de Gipuzkoa y de aquí al Consejo de Castilla que conocía en última instancia. Este procedimiento implicaba la multiplicación por tres de los gastos procesales y de las demoras en espera de la sentencia definitiva, hecho bastante frecuente, sobre todo, en las presas más valiosas y por tanto más ambicionadas por los corsarios. Con la opción iniciada por los armadores de este caso, visto el proceso en primera instancia por el Corregidor, en caso de apelación sería sustanciado en proceso de revista por el mismo tribunal y en última instancia pasaría al Consejo de Castilla, de manera que los gastos únicamente se multiplicaban por dos. Pero este segundo proceder tenía implícito el grave inconveniente de la posibilidad de que surgieran conflictos jurisdiccionales entre los alcaldes de las villas y el Corregidor. Es cierto que entre las facultades que poseía el Corregidor se incluía el de la jurisdicción en primera instancia sobre todos los procesos relativos a materias contenidas por los Fueros, es decir, ambas instancias disponían de jurisdicción compartida o a prevención, dependiendo generalmente de la elección de los demandantes el que fuera uno u otro tribunal el que viese los pleitos en primera instancia. Pero desde la Carta Partida de 1544 se entendía que los procesos sobre presas debían ser vistos por aquella autoridad que hubiese ordenado su ejecución, es decir, ante quien se hubiesen dado las pertinentes fianzas “de buena guerra”²⁹⁰.

Puede que las demandas de los inversores y armadores corsarios para la aplicación de medidas para abaratar los costos procesales y reducir las demoras movieran a las autoridades de la Provincia a condescender con que la jurisdicción sobre el curso pasase a manos de una autoridad lo suficientemente importante como para ser reconocido por todas las partes implicadas en cualquier territorio del norte peninsular. Además, ejerciendo la jurisdicción de forma exclusiva por el Superintendente, se reducían sustancialmente las instancias judiciales y, por tanto, los costos procesales, pues las apelaciones accedían directamente al Consejo de Guerra que emitía sentencia definitiva. Esta hipótesis adquiere mayores visos de realidad a la vista de otras informaciones que contiene el pleito de 1630 que se viene analizando. Efectivamente, Juan Boes y los restantes armadores, temerosos de que el inicio de los autos en el tribunal del Corregimiento desembocara en una demanda jurisdiccional, impuesta por el alcalde de San Sebastián, ante quien previamente al apresamiento habían dado las fianzas pertinentes y además habían iniciado unos autos de información para conseguir el desembargo de la presa en Castro Urdiales, en su inicial declaración ante el tribunal del Corregimiento expusieron que la razón por la que acudieron a este tribunal y no al del alcalde de San Sebastián, como debían, era que, en su opinión, este último carecía de jurisdicción en la materia. Afirmación realmente sorprendente pues los demandantes bien sabían que sus palabras eran inciertas y que los procesos sobre presas se sustanciaban en primera instancia

290 Los corsarios para salir a corsear debían dar dichas fianzas que consistían en jurar que únicamente atacarían a los enemigos de la Corona y no a amigos o neutrales (buena guerra). Debían además presentar fianzas suficientes para cubrir los daños y gastos procesales en caso de daños a terceros o de tener que devolver las presas a sus legítimos propietarios.

por las justicias locales. No menos sorprendente es el proceder de los alcaldes de San Sebastián que, siempre celosos de su poder jurisdiccional, en esta ocasión, se inhibieron de reclamar siquiera lo que de derecho les correspondía. Es ello una clara muestra de las gestiones y maniobras que los armadores e inversores en corso estaban realizando a fin de adecuar a sus intereses el marco legislativo existente, en una coyuntura en que el ambiente bélico imperante perjudicaba seriamente el normal desenvolvimiento de las restantes actividades marítimas y el corso se transformaba en uno de los principales sostenes de la economía marítima de Gipuzkoa. De todas maneras, no debió ser este el único motivo que empujó a las autoridades de Gipuzkoa a apoyar la creación de la Escuadra del Norte y el sometimiento del corso a la jurisdicción del Superintendente de la Escuadra; antes se apuntaba que existían otras razones de peso como la disposición de marinería por los interesados en las principales actividades marítimas, cuestión que será analizada con profusión más adelante.

El primer Superintendente don Alonso de Idiaquez²⁹¹ creó a fines de 1635 la figura del Juez Comisionado para que en lo sucesivo viese en su nombre los procesos de presas y procediese a realizar sus ventas y repartos. Este cargo recayó en Miguel Pérez de Ambulodi, vecino de Hondarribia²⁹². Tres años después, en 1638 era el mismo juez el que continuaba conociendo las causas sobre las presas, tal como se observa en dos pleitos conservados en el Archivo Municipal de Hondarribia (se desconoce la causa de la presencia de estos dos procesos entre los fondos judiciales de esta ciudad). El primero, sustanciado en mayo de 1638 por el apresamiento de un bacaladero de la isla británica de Jersey, cometido por el corsario Andrés de Ugarte, vecino de Hondarribia²⁹³, y el segundo en septiembre por el apresamiento de un barco francés cargado de sal por José Pérez de Araujo, también vecino de Hondarribia²⁹⁴. Con todo, las restantes justicias, tanto ordinarias como especiales, existentes en Gipuzkoa continuaron conociendo en algunos casos concretos de apresamientos, concretamente, los generados por la anteriormente descrita modalidad especial de corso, la que se dedicaba al apresamiento de barcos dedicados al contrabando. En estos casos, ya sean las justicias ordinarias, ya el Juez Subdelegado de Contrabando, procedían a sustanciarlos como si se tratara de pleitos suscitados por la aprehensión de contrabando. Significativamente, la existencia de este tipo de pleitos consta a partir de la década de los 60 del siglo XVII, época en la que, por una parte, se estaba ahondando la crisis de la Escuadra Real del Norte y de la Superintendencia que ostentaba la jurisdicción sobre el corso y, por otra, comenzó a proliferar

291 Véase su biografía relacionada con el corso en: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 432-438.

292 “Don Alonso de Ydiaquez cavallero de la orden de Sanctiago superintendente de la Escoadra Real del Norte por su magestad, por el presente doy mi comission al señor Miguel Perez de Ambulodi vezino de la villa de Fuenterravia y le subdelego la misma comision que tengo de su magestad para que en mi lugar y como yo mismo conozca de todas y quales quier pressas que tienen lizencia y orden para ello y las sustancie y ponga en estado de sentenciar y en las cossas que obiere duda me lo comunicara= Y ansi mismo ara ventas y remates de todas y qualesquier pressas que se han echo, o hizieren por los vajeles y barcos de mi cargo que para ello y lo de ello anejo y dependiente le doy poder y comision...” (A.M.F., E, 7, II, 6, 11).

293 A.M.F., E, 7, II, 6, 11.

294 A.M.F., E, 7, II, 6, 15.

esta modalidad alternativa de corso, claro síntoma del proceso decadente en que estaba inmersa la actividad. Es el caso de los dos pleitos suscitados en 1663 por el apresamiento por corsarios de Hondarribia de dos pinazas de San Juan de Luz cargadas de coloniales y de moneda, que fueron vistos por el alcalde de la ciudad y el Juez Subdelegado de Contrabando de Gipuzkoa²⁹⁵; o el suscitado en 1666 tras el apresamiento de una tartana francesa con productos de contrabando portugueses, visto por el alcalde de Hondarribia²⁹⁶.

Efectivamente, coincidiendo con el inicio de estos procesos, a partir de los años 60 del siglo, se deja ver en la documentación cierto malestar por que la jurisdicción sobre el corso continuara en manos del Superintendente de la Escuadra de Corso. Así, en 1667, ante la propuesta lanzada desde la Corte para la creación de una compañía de corso que actuase en las Indias, los armadores e inversores en corso se excusaban de apoyar el proyecto, argumentando que sufrían dificultades financieras. Afirmaban que sus dificultades derivaban de los grandes gastos que les ocasionaban los pleitos sobre las presas que en apelación se sustanciaban en el Consejo de Guerra²⁹⁷. Este cambio de actitud se hace ya expreso una década después, al menos entre las autoridades de Hondarribia, recuérdese centro corsario de primer orden. Tras la petición formulada por el rey de que la Provincia le ofreciese una escuadra de buques de guerra y las polémicas suscitadas en torno a las condiciones que, en contrapartida, se debían solicitar al rey, cuestión estudiada en el capítulo de la construcción naval, el representante de Hondarribia propuso ante las Juntas Generales de 1677, reunidas en octubre en Mutriku, que, entre otras condiciones, se debía solicitar la reincorporación de la jurisdicción sobre las presas a las justicias ordinarias de Gipuzkoa²⁹⁸.

El contexto en el que se produjo esta propuesta de Hondarribia era muy especial; como se comentaba en el apartado anterior, el gran auge del contrabando trajo la generalización de procedimientos fraudulentos como el empleo de papeles dobles por los mercantes de países enemigos, con la connivencia muchas veces de las justicias locales interesadas en la continuación del comercio y del contrabando incluso con los estados enemigos, lo que dificultaba enormemente las acciones de los corsarios. La crisis del corso desembocó en la disolución de la Escuadra Real del Norte, hecho consumado hacia 1677. Pero la Superintendencia o jurisdicción sobre el corso no fue devuelto a sus antiguos poseedores sino que recayó en manos del Capitán General. En lo sucesivo sería la máxima autoridad militar de Gipuzkoa quien ostentase la jurisdicción en primera instancia sobre el corso, correspondiendo en segunda instancia, como en los tiempos de la Superintendencia de la Escuadra Real del Norte, al Consejo de Guerra²⁹⁹. No obstante, no fue hasta 1690 en que comenzaron las maniobras de la Provincia y de los inversores y armadores corsarios por arrebatar la jurisdicción sobre el corso al Capitán General y restablecerla a las justicias

295 A.M.F., E, 7, II, 9, 10; E, 7, II, 9, 11.

296 A.M.F., E, 7, II, 10, 5.

297 A.G.G.-G.A.O., R.31.

298 A.G.G.-G.A.O., R.33.

299 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

ordinarias.

Se pueden plantear diversas causas que motivaron esta reclamación, precisamente, en 1690 y no en anteriores ocasiones. En primer lugar, hay que tener en cuenta el gran desarrollo alcanzado por el contrabando, tanto con países del extranjero, incluidos los enemigos declarados de la Corona, como con las Indias. Las autoridades provinciales y los comerciantes querían evitar el desarrollo de un curso indiscriminado, efectuado fuera de su control y en perjuicio de sus intereses comerciales. Otero Lana, advierte que “...*el controlar su propio curso le daba a la oligarquía vasca el poder de salvaguardar su propio comercio sin intromisiones ajenas (las limitaciones impuestas por la Corona)*...”³⁰⁰. El autor relaciona este hecho con un supuesto fenómeno de “neoforalismo” acaecido en el gobierno de la Monarquía durante el reinado de Carlos II, consecuencia directa de la degradación que experimentaba el poder central en la época³⁰¹. Sin negar el desarrollo de este fenómeno en otros territorios de la Corona, con lo visto en este trabajo hay que poner en entredicho que en el caso guipuzcoano hubiese acaecido tal fenómeno o que únicamente se circunscribiese al reinado de Carlos II. Se ha podido comprobar que tanto en los reinados de sus antecesores como en los de sus sucesores, incluso en los de reyes reputados de centralistas o absolutistas como los Borbones o el propio Felipe II, la Provincia reclamó y obtuvo concesiones políticas mucho más amplias y trascendentales que la jurisdicción sobre el curso. Con la obtención de la jurisdicción sobre el curso se buscaba, por una parte, la impunidad del contrabando y, por otra, que los ataques corsarios se dirigiesen a la consecución de determinados objetivos favorables a los intereses predominantes en la economía marítima de Gipuzkoa o, cuando menos, que no fuesen perjudiciales. Se trataba de evitar nefastos acontecimientos como los anteriormente comentados de 1644, en que, de forma inoportuna, la Escuadra Real de Norte, a las ordenes del Superintendente, apresó nueve pesqueros labortanos, hecho que puso en entredicho el acuerdo comercial que los comerciantes guipuzcoanos estaban negociando con los labortanos y fue aprovechado por los balleneros guipuzcoanos, precisamente, para sabotear las conversaciones.

En segundo lugar, la reclamación por la Provincia de la reincorporación de la jurisdicción sobre el curso a las justicias ordinarias se produjo en el especial contexto histórico de la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697), en que el curso francés señoreaba el Cantábrico. Este poderío naval envalentonó a los labortanos que se mostraron reacios a restablecer el Tratado de Conversa. Esta situación no tenía parangón anteriormente; tanto durante la Guerra de Devolución (1667-1668) como en los años de la intervención española en la Guerra de Holanda (1673-1678), el Tratado se reeditó con inmediatez casi automática. Pero en esta ocasión, pasados dos años, los labortanos no se mostraban dispuestos a negociar, de manera que los comerciantes e inversores navales, así como las autoridades guipuzcoanas precisaban controlar el curso para que se transformase en efectiva arma coactiva para plegar los exaltados ánimos de los labortanos, como poco antes se comentaba.

300 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., p. 95.

301 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 90-95. Acerca de la evolución del gobierno de la Monarquía véanse entre otras: ELLIOT, J.: *Poder y sociedad en la España de los Austrias*. Barcelona: Crítica, 1982. KAMEN, H.: *La España de Carlos II*. Barcelona: Crítica, 2ª edición, 1987.

En tercer lugar, al bajar las causas que condujeron a la Provincia a aceptar que dicha jurisdicción se acumulara a la Superintendencia de la Escuadra Real del Norte se mencionaba la cuestión de la disposición de la marinería. Es decir, en la década de los 30, en un contexto de fuerte presión de la Armada por hacerse con la mayor parte posible de la marinería, las autoridades y los interesados en las principales actividades marítimas de Gipuzkoa arbitraron el remedio de fomentar el corso, apoyando la creación de la Escuadra del Norte y de la Superintendencia, precisamente para que absorbiera una parte importante de la marinería y para arrebatarse a las autoridades de la Armada su anterior control sobre la disponibilidad de marineros. Pero con la extinción de la Superintendencia de la Escuadra Real del Norte para 1677, la jurisdicción sobre el corso fue conferido al Capitán General de Gipuzkoa, máxima autoridad militar, que, precisamente, se encargaba de proveer de marineros guipuzcoanos a la Armada. Es decir, el corso y sus recursos humanos se sometían al control y a la disposición directa de las autoridades de la Armada. Significativamente, en este momento, se produjeron las primeras reclamaciones de la reincorporación de la jurisdicción del corso a las autoridades judiciales ordinarias, como la antes comentada propuesta de Hondarribia, formulada en 1677. Pocos años después, durante la década de los 80, la Provincia consiguió culminar su política de apropiación de la administración de las levadas de marineros no comprendidos en las exenciones de servir en la Armada, concedidas en 1639. Obviamente, las exenciones no afectaban a las tripulaciones corsarias y el estar sometidas a la jurisdicción de las autoridades militares implicaba que su disponibilidad quedaba al albedrío de la Armada. Los temores no eran infundados, ni mucho menos, pues en 1690 el duque de Canzano, por entonces Capitán General, comenzó incluso a arrogarse el título de “Superintendente de la Escuadra Real del Norte”. Como más adelante se analizará, de forma paralela a las gestiones de la Provincia para conseguir la adscripción de la jurisdicción de corso a las justicias ordinarias, el Capitán General inició con ímpetu la administración de las levadas de marinería que afectaban a las tripulaciones corsarias. Es éste un hecho muy a tener en cuenta acerca de cuáles eran los objetivos que con la apropiación de la jurisdicción del corso se buscaban.

El conflicto jurisdiccional estalló a raíz del conocimiento de las presas cometidas por la fragata guardacostas que el Consulado de San Sebastián construyó y armó para hacer frente a la ofensiva corsaria francesa. Los problemas comenzaron desde el inicio mismo de las actividades de la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, capitaneada por don Pedro de Ezabal³⁰². Obtenida la pertinente patente de corso, en septiembre de 1690 los armadores de la fragata mostraron su desacuerdo con exhibirla al Capitán General de Gipuzkoa para que autorizara sus acciones. La Provincia recurrió a la consulta de sus abogados quienes dictaminaron que, para obviar diferencias y conflictos con el Capitán General, sería conveniente cumplir con el protocolo. Pero el corsario presentó sus fianzas únicamente ante el alcalde de la ciudad y zarpó a corsear con su licencia. Consecuentemente, tras los primeros apresamientos, estalló el conflicto en torno al conocimiento de las causas suscitadas por sus presas. Los alcaldes de San Sebastián pretendieron la jurisdicción en estos casos en oposición al Capitán General. Ambas partes iniciaron gestiones en la Corte, de manera que el rey se vio precisado a emitir

302 Véase la descripción de sus acciones corsarias en: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 430-432.

una Real Cédula a principios de noviembre mandando que, hasta que se esclareciese a quién competía ver estos casos, ambas partes se inhibiesen de su conocimiento y que el Corregidor procediese a embargar todas las presas que hubiese aportado la fragata³⁰³.

Es entonces cuando la Provincia, congregada en Junta Particular en San Sebastián, decidió apoyar a los comerciantes y autoridades de San Sebastián, reclamando al Capitán General, de acuerdo con los Fueros, la jurisdicción sobre el corso para las justicias ordinarias. El Capitán General replicó mostrando una Real Cédula que le confería la Superintendencia del corso³⁰⁴. La Diputación comunicó a la Corte, por una parte, que el embargo de las presas no era posible pues ya habían sido vendidas, de acuerdo con las sentencias favorables emitidas por las justicias de la ciudad, y, por otra, que de acuerdo con la ley 17 del título 3 de los Fueros, que contenía la carta partida de 1544, el conocimiento de las causas suscitadas en torno a las presas, cometidas sin orden expresa de la autoridad militar, competía a las justicias ordinarias. Pero el rey, a principios de diciembre, volvió a ordenar el embargo de las presas y del producto de sus ventas. En respuesta, el conjunto de los comerciantes de San Sebastián, agrupados en el Consulado, demandó al capitán don Pedro de Ezabal ante el alcalde de la ciudad para que procediera al reparto entre sus armadores de los beneficios obtenidos. Ezabal alegó que era imposible proceder al repartimiento por hallarse los beneficios embargados de orden del rey. Como muestra de la férrea actitud de los alcaldes de San Sebastián en su reclamación de la jurisdicción del corso, procedieron a encarcelar al capitán Ezabal. La Diputación, en enero de 1691 tras supervisar este pleito, ordenó, desobedeciendo las órdenes reales, el reparto de los beneficios obtenidos de las presas. Esta intransigencia de las autoridades de Gipuzkoa, junto al memorial remitido por el Consulado afirmando que, a raíz de la oposición del Capitán General, se habían interrumpido las acciones del guardacostas y que ningún particular se animaba a armar barcos corsarios, debieron convencer al rey a autorizar, a mediados de marzo, que los alcaldes de San Sebastián conociesen las causas suscitadas por las presas cometidas por la fragata guardacostas³⁰⁵.

Pero las pretensiones jurisdiccionales de las autoridades municipales y provinciales no se limitaban a las presas de la fragata guardacostas sino que pretendían que se ampliara a las cometidas por todos los corsarios guipuzcoanos. Así en abril de 1691, los consultores legales de la Provincia dictaminaban que el espíritu de la autorización real para que las justicias de San Sebastián vieran los pleitos de las presas del guardacostas era aplicable a todos los corsarios que corseaban sin expresa licencia del Capitán General y más cuando, a pesar de los títulos pavoneados por este militar, la realidad era que la Escuadra Real del Norte había dejado de existir, junto con su Superintendencia anexa. Consideraban que las siguientes

303 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/44.

304 A.G.G.-G.A.O., R.36.

305 “...Sin perjuicio de las partes se de despacho para que los alcaldes hordinarios de la ciudad de San Sevastián conozcan y hagan el repartimiento de las pressas ya hechas y las que en adelante hiciere la fragata, pues mediante esta providencia volvera la fragata a el mar, estara defendida la costa y el comercio, y porque otros naturales de aquella Provincia se alentarán a fabricar y aprestar algunas mas fragatas, que exercitándose en el corso contengan mas a los enemigos de la Real Corona y sean escuela de marineria y de artilleria, cuia falta se esta reconoçiendo en las armadas y presidios...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/44).

Juntas Generales debían adoptar un acuerdo en ese sentido³⁰⁶. La Junta, reunida en Azkoitia, se mostró, obviamente, de acuerdo con esta interpretación, ordenando que todas las causas de la presas cometidas por los corsarios naturales fuesen conocidas por las justicias ordinarias, incluso de aquellos que actuasen con permiso concedido por el Capitán General³⁰⁷. El propósito de este abusivo decreto, contrario al contenido de la carta-partida de 1544, recogida en los Fueros, puede que fuese el de presionar en la Corte para que se concediera la tan anhelada jurisdicción. En lo sucesivo, las intrigas y maniobras emprendidas por las distintas autoridades implicadas en la cuestión, tanto en Gipuzkoa como en la Corte, se sumarían a los conflictos que continuaban reproduciéndose tras la arribada de los corsarios particulares con presas.

En lo que a Gipuzkoa se refiere, pronto se manifestaron las desavenencias entre las autoridades de San Sebastián y de la Provincia, directamente implicadas en el conflicto jurisdiccional, y las autoridades y corsarios de la mayoría de los restantes municipios y puertos de Gipuzkoa, que, ya sea por evitarse problemas con la autoridad militar, ya por falta de práctica de sus justicias en el conocimiento de las causas de corso, o ya por el deseo de sus corsarios de asegurar los beneficios de sus acciones, desconfiaban de la autoridad de los decretos y órdenes de la Provincia y continuaban solicitando los permisos para corsear al Capitán General y remitiendo las causas a su tribunal. Así, en mayo de 1691 el bergantín corsario *Santo Cristo de San Martín* de Orío acudió al puerto de San Sebastián con tres presas francesas cargadas de centeno. Cuando los alcaldes de San Sebastián acudieron al puerto a iniciar sus diligencias, descubrieron que el Capitán General las había iniciado ya, situando en los barcos apresados a sus guardas. Los alcaldes de San Sebastián recurrieron al apoyo de la Provincia, en aplicación del decreto adoptado en las Juntas Generales últimamente celebradas en Azkoitia. Entre tanto, tras la sentencia favorable del Capitán General, las tres presas fueron

306 “...Con vista de la provision del consejo de 15 de marzo de este año que habla de las causas de las presas, y de una carta de don Thomas de Ybarguen ajente de VS en corte de 4 de este mes hemos considerado que la controversia de VS, a que correspondio la ultima junta particular, con el señor duque de canzano fue sobre la observancia y cumplimiento de la cartta partida conttenida en su fuero el qual confiere jurisdiccio[n] privativa a los señores Capitanes generales para el conoçimiento y rrepartimiento de las presas hechas por fragatas que salen a corso con su orden y pattente. Y aunque la rresoluçion del consejo se debiera entender proporcionada y limitada a la pretension de las parttes // (fol. 1º r.) que la motivo y la de VS solo fue en los terminos de presas hechas por fragattas que saliessen a corso sin orden del señor Cappitan General. Todavia hallamos ser tan absolutas y generales las clausulas de este despacho que conzeden a los señores alcaldes jurisdiccio[n] privativa para el conoçimiento de las causas de ttodas las presas que hizieren los navios de nattu[r]ales con ynvivio[n] de los señores capitanes generales que nos persuaden a creer haver sido el real animo de SM de que se practique con ttoda la extension que comprehende la letra y la que previene el ajente o por alentar mas a los naturales de VS a fabricar y salir a coso en su real servioçio o por haver çesado ya la esquadra real del Nortte a cuiu superyntendencia corresponde unicamente el despacho que tiene el señor duque de canzano. O lo que mas çierto es por que en la misma çedula se le proive expresamente el poder dar patentes para salir a corso, con que se entiende que ningun natural sale con orden suia, o por otros fines soberanos de su real providencia. Y asi nos parece que se debe cargar la consideraçion sobre este grave punto como // (fol. 1º v.) lo haze el mismo ajente quien ha solioçitado el despacho, y se halla con mexores notiçias de lo que ha pasado en los consejos sobre su expedioçion y que debe VS remitirlo a la primera junta general, (ya que esta tan proxima) para que en ella se tome el acuerdo que mas convenga. Y para el maior açierto nos parece tanvien que se sirva VS de dar orden desde luego a su ajente de que para la misma junta rremita parecer del abogado que VS tiene en Madrid y ha concurrido en la solioçitud de este despacho de lo que siente çerca de este punto remitiendole copia de esta cartta en que va propuesta toda la dificultad...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/44).

307 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,11.

vendidas. Los alcaldes de San Sebastián ordenaron a Juan Beltrán de Irizar, comprador de las presas, y a Antonio de Arizaga, capitán del bergantín corsario, que respectivamente retuvieran las mercancías adquiridas y el producto de la venta hasta el esclarecimiento de la disputa con el Capitán General. Pero el capitán Arizaga respondió que ya para entonces se había efectuado el reparto de los beneficios entre la tripulación, los armadores y demás interesados del bergantín, de manera que era imposible su retención. Días después acudieron al puerto de San Sebastián la fragata de Francisco de la Rivaherrera con otra presa francesa cargada de vino y una chalupa de Pasaia con otra presa danesa cargada de tablas de pino. También en este caso, el Capitán General, anduvo presuroso y situó guardas en ambas presas, que habían sido cometidas por los dos corsarios provistos de los permisos concedidos por el Capitán General. Los alcaldes de la ciudad emitieron un auto prohibiendo a Rivaherrera la venta y repartimiento de su presa al tiempo que requerían al Capitán General que se inhibiera del conocimiento de estas causas. Por supuesto, el Capitán General, respondió que a los alcaldes les correspondía la jurisdicción únicamente sobre las presas de la fragata guardacostas y no sobre las restantes que actuaban con sus permisos³⁰⁸.

En el interín, a principios de junio, llegó de la Corte la noticia de que el rey había accedido a satisfacer los deseos de los comerciantes y autoridades de San Sebastián y de la Provincia, emitiendo una Real Orden que reconocía a las justicias ordinarias la jurisdicción sobre las presas cometidas por los corsarios guipuzcoanos, aunque actuasen merced al permiso concedido por el Capitán General, siempre que no estuviesen tripulados por militares³⁰⁹. Fue entonces cuando se impuso la realidad de las limitaciones a las que se enfrentaban las justicias locales para sustanciar los procesos, lo que inducía a los corsarios a continuar recurriendo a las autoridades militares, como se acaba de comprobar. Los alcaldes de San Sebastián elevaron a la Provincia un memorial de diez puntos exponiendo las dificultades a las que se enfrentaban las autoridades locales y los propios corsarios para cumplir con el traslado jurisdiccional a manos de las justicias ordinarias. Los tres puntos iniciales hacían referencia a los mencionados apresamientos de los barcos franceses, cargados de centeno y vino y del danés con tablas de pino. Así como a otras tres presas danesas cuyo proceso se estaba sustanciando en apelación en el Consejo de Guerra. En el cuarto punto se planteaba la cuestión de si los pleitos suscitados por las presas cometidas por las fragatas corsarias, excepto la guardacostas del Consulado, que hubiesen dado sus fianzas ante el escribano de guerra y curso dependiente del Capitán General, debían ser vistas o no por esa máxima autoridad militar, de acuerdo con las Ordenanzas del curso. Por tanto, querían aclarar si los corsarios debían proceder a dar nuevas fianzas ante las justicias ordinarias. En el quinto, que se acostumbraba que los oficiales de los barcos corsarios llevasen instrucciones y otros documentos, expedidos por la autoridad militar, con puntuales noticias de las maniobras de

308 El Capitán General respondía, "...que en antes y despues de la formacion y fabrica de la fragata que con nombre de guarda costas salio a la mar havia y ai otras muchas fragattas que por la cortedad de su portte nunca han podido merezer semexante nombre y en ninguna de ellas ni en las presas que an echo ha pretendido la Provinzia ni otro alguno mover esta conttienda de jurisdizion y solamente en la fragata referida con nombre de guarda costa que en las presas que hiço se ofrezio la dicha controbersia ha que correspondio la referida resolucion real con las calidades que ella misma previene para que quedase sin perjuicio el estado de la una y otra pretension ni pudiera comprender ni incluir la pretension de la Provincia..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/45).

309 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/46.

las escuadras enemigas, etc., servicios que de ninguna manera podían ofrecer los alcaldes de las villas. En el sexto, que, además de la patente de corso, los corsarios solían portar otras patentes o licencias, expedidas por el Capitán General, destinadas a los “cavos de presas” que se encargaban de conducir las presas al puerto y que en caso de ser represados por el enemigo les libraban de ser condenados por piratería, de manera que sin estos despachos ningún corsario se atrevía a navegar, ni consideraban que los expedidos por los alcaldes fuesen de suficiente autoridad. En el séptimo, que sin los pasaportes expedidos por el Capitán General las tripulaciones de los barcos apresados no podían regresar a sus países sin correr ningún riesgo de ser agredidos o aprisionados como enemigos. En los puntos octavo y noveno, que sin la amenaza de los castigos impuestos por la autoridad militar los barcos corsarios se hallaban expuestos a las abusivas demandas de salarios y a los motines de sus tripulaciones, cuestión que se tratará más adelante. En el décimo y último se preguntaba qué debían hacer con los prisioneros en los casos de apresamiento de fragatas corsarias enemigas, pues no podían ser liberados sin orden del rey, ni se podía exigir a los armadores corsarios que corrieran con los gastos de su prisión³¹⁰.

310 “Reparos que se ofrecen a los alcaldes de la ciudad de San Sebastian en el conozimiento de las causas de presas para que la Diputacion de esta muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa con el sentir de sus consultores como lo tiene acordado en su junta particular de 31 de mayo de esta presente año, se sirva darles la orden del modo que se an de gobernar sin faltar a su obligazion... // (fol.1º r.)

...4. Ytten, Haviendo mandado la Provincia que se guarden las hordenanças de corso, previenen que disponiendose en ellas que de las caussas se conozca por aquel juez ante quien se hubieren dado las fianzas, es asi que el escrivano de Guerra y Corso ante quien se an dado todas las de las fragatas que corsean ecepto las de la grande, representa que atento ha que a su riesgo estan recevidas las referidas fianzas y que sy ante otro passan las causas y no puede estar sujeto al riesgo continuo le libren de este y los armadores den otras fianças dandose por extinguidas las antecedentes. Y en este casso desean los alcaldes saber lo que deven hazer pues parece que al escrivano le asiste razon en el deseo de librarse del riesgo de las fianzas que recivio puesto que lo hizo a fin de que las caussas corrian ante él como tal escrivano del corso y se le an quitado.

5. Yttem Previenen que siendo el corso introducido por servicio de su Magestad y bien comun siempre ha sido praticado el que el Capitan de qualquiera fragata // (fol. 1º v.), cavos y veedor lleven de los Superintendentes las instrucciones que segun la ocurrencia y necesidades fueren menester y siendo estas tocantes a ministros de guerra por reducirse de inquirir designios de enemigos, sus armadas y noticia de las cosas que passan y otras que los alcaldes no pueden prevenir sino ministros de guerra a cuyo cargo esta, desean saber los alcaldes como se an de haver en estas instrucciones y de otras que se dan a los corsarios para su buen proceder, por parecerles materia dificultosa.

6. Yttem Los corsarios deven llevar ademas de la patente principal de corsear otras patentes para cavo de presas con las quales remiten los navios apresados a cualesquiera puertos y son libres de castigo en caso de ser contrapressados en los de los enemigos, y ocurriendo el reparo de que los alcaldes no pueden dar tales patentes para corsear ni a cabos y que con ellos ninguno querra navegar por el riesgo ha que se exponen de ser contrapressados y castigados por piratas dessean saver en que forma se an de hacer en este punto porque segun se tiene entendido ninguno querra tomar semexantes despachos por el temor expresado diziendo que solo a los señores Generales se da cumplimiento y se conozen y no los de otros juezes, y como de estos despachos necesitan nuebos cada vez que salen a corsear adbertira la Provincia lo que convenga executar.

7. Yttem Toda la jente que viene apressada en navios de enemigos es estilo preciso que despues de sustanciadas las caussas se enbien a sus tierras dandoles lo necessario y pasaportes sin los quales van a riesgo de prision; no siendo de oficio de los alcaldes sino es de los cavos militares el dar en tiempo de guerra semexantes despachos previenen a la Provincia se sirva decir del modo que se deven gobernar en este punto por que ningun apressado se atreve ir sin pasaporte, ni aqui sustanciadas sus caussas // (fol. 2º r.) tienen con que mantenerse ni es justo esten detenidos como prisioneros de guerra...

10. Yttem si subcede en casso de apressar alguna o algunas fragattas de guerra de enemigos, cuya jente se considera por prisioneros de guerra y esta no se puede soltar sin orden de Su Magestad y en el interin aviendose de detener, se reparan como y a cuya costas an de mantener por que los armadores en sustanziano sus causas ni necesitan de ellas ni puede nayde obligarlos a mantener, desean los alcaldes la forma del gobierno en este punto.” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/45).

El licenciado Echanagusia, consultado por la Provincia acerca de estas cuestiones, emitió un dictamen aclarando el proceder que los alcaldes debían observar en todas las dudas planteadas. Dictaminaba sobre el cuarto punto que los escribanos de guerra y corso, ante quienes habían dado los corsarios las fianzas de buena guerra, debían apelar a las justicias ordinarias para que vieran los pleitos de apresamientos; sobre el quinto, que la única documentación que precisaban los cabos de corso era la patente de corso y una copia de las Ordenanzas de corso; sobre el sexto, que todas las competencias anteriormente en manos de los Superintendentes correspondían ahora a las justicias ordinarias, quienes debían franquear a los corsarios las copias de las patentes de corso y de las licencias para que los cabos de presas no temiesen ningún castigo por piratería; sobre el séptimo, que también correspondía a los alcaldes el franqueo de los pasaportes que precisaban los tripulantes de los barcos apresados para regresar indemnes a sus países; sobre el octavo y noveno, que los alcaldes debían impartir justicia también en los casos de marineros insumisos a la autoridad de sus oficiales; y sobre el décimo, que en la cuestión de los prisioneros de guerra los alcaldes debían proceder del mismo modo que solían los Superintendentes³¹¹.

Este dictamen, que regulaba los procedimientos que las justicias ordinarias debían aplicar en lo sucesivo en la organización del corso, desde la obtención de los patentes y permisos hasta la sustanciación de los pleitos sobre las presas, contribuyó notablemente a la eliminación de las suspicacias de los corsarios, de manera que muchos se animaron a dar fianzas ante los alcaldes de las localidades del litoral y reemprender sus acciones. Prueba de ello es que ya en 1692, el alcalde de Hondarribia sustanciaba un pleito por el apresamiento de una pinaza francesa cargada de brea. Al inicio del pleito el alcalde de la ciudad incluyó una alocución declarando que le competía el conocimiento de las causas de corso³¹².

Este triunfo de las pretensiones de los grandes comerciantes de San Sebastián y de las autoridades de Gipuzkoa impulsó al Consejo de Guerra a emprender acciones más directas a fin de recuperar la jurisdicción de primera instancia sobre el corso. Así, tal como denunciaba el Consulado ante la Provincia, el Consejo de Guerra ordenó que, en lo sucesivo, los corsarios debían dar sus fianzas ante el nuevo Capitán General don García de Sarmiento, lo que suponía la restauración de las atribuciones jurisdiccionales sobre el corso del Capitán General. Además, encomendaba al Capitán General la tarea de averiguar los antecedentes de los que solicitasen nuevas patentes en la Corte. Ante esta situación, el Consulado solicitaba a la Provincia que se iniciaran las gestiones oportunas en la Corte a fin de simplificar los trámites de obtención de las patentes de corso para lo que estimaba que debía ser suficiente la presentación en el Consejo de un certificado de haber dado las pertinentes fianzas ante las justicias ordinarias. En su defecto, proponía que se gestionase la obtención de una patente de corso o “...*despacho jeneral para que en virtud de el como en lo pasado dando las fianzas de buena guerra, que previenen las hordenanzas, ante las justicias hordinarias puedan salir a corso todas las fragatas que armaren los vecinos y nattuales de la dicha Provincia para que*

311 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/46.

312 A.M.F., E, 7, II, 14, 10.

*por este medio cesen las dilaciones y el perjuicio que de lo contrario se les sigue...*³¹³. En suma, a la vista del memorial de diez puntos remitido por los alcaldes de San Sebastián y del ulterior dictamen del licenciado Echanagusia, se deduce que la cuestión de fondo que existía tras las desavenencias jurisdiccionales entre los distintos sectores implicados en el corso en Gipuzkoa consistía en que los grandes comerciantes de San Sebastián, agrupados en torno al Consulado, trataban de someter la actividad corsaria a la conveniencia de sus intereses. En consecuencia, se oponían tanto al Capitán General que trataba de conservar sus prerrogativas jurisdiccionales, como a los propios corsarios, especialmente de los restantes puertos de Gipuzkoa, que desearan dedicarse a su actividad independientemente de los dictados emanados de unos intereses comerciales ajenos.

Estas desavenencias internas de Gipuzkoa se producían de forma paralela y conjunta a las que tenían lugar en la Corte, cuyos reflejos ya se han podido intuir con lo que se acaba de expresar, pues al poco de que el rey concediera la jurisdicción del corso a las justicias ordinarias, su Consejo de Guerra ordenaba al Capitán General de Gipuzkoa que volviera a ejercerla. Eran muchos quienes se oponían en la Corte a los éxitos políticos obtenidos por los comerciantes y autoridades de Gipuzkoa. Se valían además de las discordias arriba descritas, existentes en el seno de la economía marítima guipuzcoana, para fundamentar sus gestiones y maniobras. Así, a finales de agosto de 1691, el Consejo de Castilla, a fin de apoyar la reintegración de la jurisdicción a la Capitanía General, efectuó en Gipuzkoa una consulta que obtuvo resultados favorables a sus tesis. En el informe de resultados se apoyaba dicha reintegración en atención a que *“...los armadores no estan contentos con que los alcaldes de San Sebastian conozcan de estas pressas diciendo no tienen toda la autoridad para ello neçesaria...”*. Es decir, para apoyar su postura recurría a la manipulación de los temores e inquietudes manifestados por los corsarios ante el traslado de la jurisdicción a manos de las justicias ordinarias. El Consejo de Guerra también apeló a este informe para apoyar su oposición a que la jurisdicción sobre el corso recayera en las justicias ordinarias. Empleaba, además, el argumento de que con ello se produciría un incremento del contrabando.

Con todo, estas intrigas fueron baldías, pues el rey se reafirmó en su opinión de que la jurisdicción sobre el corso competiera a las justicias ordinarias, tal como informaba el Agente en Corte en una comunicación remitida en septiembre de 1691. De la lectura de esta comunicación se desprende que, en oposición a los consejos de Guerra y de Castilla, era el de Estado el que apoyaba las tesis de las autoridades guipuzcoanas. Pero también advertía que dentro del Consejo de Estado había voces contrarias a la permanencia de la jurisdicción en manos de las justicias ordinarias, pues estimaban que, más que fomentar el corso contra los franceses, ello repercutía en el aumento del contrabando³¹⁴. El Consejo de Guerra no cejaba

313 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/45.

314 *“...En mis antegedentes e dado yndividual notiçia a VS de todo lo que avia obrado en orden a embaraçar la consulta que de oficio hiço el consejo de guerra a Su Magestad para que mandase recoger los despachos expedidos por el de Castilla, sobre el conocimiento de las presas conçedido a los alcaldes ordinarios de VS, y de la Ciudad de San Sevastian por tocar esto privativamente al capitan general; aora doi quenta a VS como el sabado por la noche tomo Su Magestad resolucion en bista de las consultas de Guerra, Castilla y Estado, siendo tan favorable quanto podiamos desear; por aver mandado al Consejo de Guerra que por aquella via se expidan preçisamente los despachos neçesarios para que solo los alcaldes ordinarios de VS conozcan privativamente de las presas que se hiçieren inibiendo de ello al Capitan General, todo en contra de la representaçion del Consejo de Guerra. Y asi mismo a mandado su Magestad*

en su empeño y su subordinado, el Capitán General de Gipuzkoa, elevó a la Corte otra comunicación que, de nuevo, incidía en las desavenencias internas de Gipuzkoa, exponiendo que la concesión de la jurisdicción a las justicias ordinarias realmente no satisfacía ni a los armadores ni a los alcaldes de las villas del litoral, de manera que los segundos se ausentaban de sus deberes y los primeros dejaban de armar corsarios en beneficio del corso francés, que cada día lesionaba el tráfico comercial que se mantenía con las potencias aliadas. Pero una vez más, el rey, hizo oídos sordos a estos argumentos respondiéndole mediante una Real Cédula su negativa a arrebatar la jurisdicción a las justicias ordinarias³¹⁵.

La Provincia era consciente de que la permanencia o no de la jurisdicción sobre el corso en manos de las justicias ordinarias dependía de los eventuales apoyos que se consiguiesen en el juego político de la Corte y de que las fuerzas opositoras no eran nada desdeñables. Puede que ésta fuera la causa que la impulsó a intrigar en la Corte en pos de la ampliación y de la consolidación de las concesiones jurisdiccionales que había obtenido. En primer lugar, promovió la promulgación de medidas que lesionaban el antiguo predicamento del Consejo de Guerra sobre el corso. Efectivamente, aunque las justicias ordinarias obtuvieron la jurisdicción en primera instancia del corso, era el Consejo de Guerra el que continuaba ostentando la jurisdicción en última instancia. Esta facultad podía entorpecer gravemente el normal desenvolvimiento de los tribunales ordinarios, anulando sus sentencias o promoviendo acciones en la Corte en su contra. Las gestiones de la Provincia consiguieron que una Real Orden de fines de febrero de 1692, de acuerdo con lo decidido en la Junta de Comercio, eliminase la jurisdicción sobre el corso al Consejo de Guerra y a todos los gobernadores militares de la Península, concediendo a los corsarios la facultad de optar el

que tambien se despachen las patentes que se an pedido y pidieren para salir a navegar todas las fragatas de corso que estan fabricadas y se fabricaren en lo adelante a este fin sin mas çircunstancia que la de dar las fianças de buena guerra ante las justicias ordinarias de VS, y que solo en bista de ellas se den los despachos neçesarios por el Consejo de Gue-// (fol. 1º r.) rra, sin que en esto interbenga el Capitan General...// (fol. 1º v.)...debo deçir a VS que uno de los Señores de Estado me dijo pribadamente que en el estubo mui abenturada la resoluzion respeto de averse entendido que las fragatas de corso no se fabricaban con el fin de açer ostilidades a françeses, si para tratar y comerçiar con ellos i introducir contrabandos, y que si esto se justificase no solo se mandaria suspender esta graçia, sino que se pasaria a tomar otra resoluzion de que doi quenta a VS para que aplique la providençia y remedio neçesario en caso de aver motibo para ello, porque el Consejo de Guerra a apretado mucho sobre este caso, y que las embarcaçiones solo se fabrican para este fin..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/46).

315 "Maestro de Campo General Don Garcia Sarmiento de mi Consejo de Guerra y Governador de las armas de la Provincia de Guipuzcoa. En carta de 7 de ottubre dezis que havindoseos hecho notorio por parte de esa Provincia un despacho mio de 17 de septiembre sobre que los alcaldes y armadores de esa ciudad de San Sebastian conozcan de las causas de presas que se hicieren; no podeis dejar con este motivo de representarme (segun lo que aveis visto ahi) que la solicitud para conseguir este despacho parece no pudo ser a ynstancia de los alcaldes y armadores porque los unos han dexado las varas y se an retirado a sus caserias haviendo entrado a servir las sus tenientes y uno de estos tambien se a retirado a la suya y los doi otros se desalienttan a continuar a armar sus fragattas publicando ser contra su combeniencia y buen apresto esta resoluzion y la union de su corso, y asi se reconoce por allarse esa costa muy poco resguardada por los muchos corsarios enemigos que la ymfestan de modo que haveis oydo dezir a ttodos los mercaderes que an perdido los de esa ciudad y de Vilbao muchas embarcaciones de sus interreses que benian de Olanda y de Ynglaterra con que solo parece que el armamento y corso de los de esa ciudad a servido de resucittar a los enemigos de la costa de Francia para hazer daño en esa y havindoseme dado quenta de lo referido y tambien de lo que conttiene la cartta que al mismo tiempo escribisteis a don Garcia de Bustamante, he resuelto deçiros // (fol. 1º r.) no combiene alterar lo resuelto en esto y asi lo tendreis entendido para que se executte lo dispuesto..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/46).

tribunal de apelación que deseasen³¹⁶. En segundo lugar, trató de sembrar la discordia en la conjunción de intereses que se producía entre los Consejos de Castilla y de Guerra en torno a la jurisdicción sobre el corso. Así, quizás con el propósito de ganarse el apoyo del Consejo de Castilla en contra del de Guerra, en diciembre de 1692 la Provincia ofreció al rey la construcción de una fragata guardacostas de 50 cañones para la Armada a cambio de que accediera a conceder al Consejo de Castilla la facultad de emitir los patentes de corso y la jurisdicción en última instancia sobre el corso³¹⁷.

Pero con el inicio del nuevo año la Provincia comenzó a perder posiciones en las lides cortesanas; quizás fue demasiado lejos con sus intrigas y acabó por crearse más opositores que aliados. Así, en enero de 1693, una Real Cédula restablecía la jurisdicción del Consejo de Guerra sobre el corso. Aunque de la primera instancia no se decía nada, es evidente que este viraje hacía peligrar su continuidad en manos de las justicias ordinarias. La Provincia quizás anticipándose a los acontecimientos elevó a la Corte un memorial exponiendo que, desde tiempo inmemorial, la jurisdicción sobre el corso compitió a las justicias ordinarias y que aplicar lo contrario sería muy pernicioso para su fomento, pues ello redundaría en elevados gastos para los corsarios, obligados a dar nuevas fianzas ante el Capitán General, lo que les induciría a abandonar la actividad³¹⁸. Quizás a modo de medida de presión sobre las autoridades de la Provincia, la Corona, a pesar de no aceptar la concesión de la jurisdicción de última instancia al Consejo de Castilla, continuó pretendiendo disfrutar del ofrecimiento hecho por la Provincia de una fragata de 50 cañones. Así, a principios de marzo de 1693, promulgó una Real Cédula concediendo a la Provincia una facultad que venía anhelando desde tiempo atrás, el del nombramiento de la oficialía de dicha fragata³¹⁹. El objetivo de esta concesión era sembrar la discordia en el seno de la Provincia y de los interesados en la economía marítima de Gipuzkoa, pues creaba la disyuntiva entre aceptar la concesión renunciando a la vez a que la jurisdicción de última instancia sobre el corso se traspasara al Consejo de Castilla, y entre no aceptar la concesión ni construir la fragata hasta que la Corona accediera al traspaso jurisdiccional. Hay que tener en cuenta que la facultad del nombramiento de los oficiales de los barcos que la Provincia fabricaba para la Corona fue muy deseada por los interesados en la construcción naval a lo largo del siglo XVII, tal como se estudiaba en el capítulo de la construcción naval.

Para forzar aún más la situación, otra Real Cédula de mediados de abril ordenaba el traspaso al Capitán General de la jurisdicción de primera instancia sobre el corso con lo que, tras un lapso de dos años, las justicias ordinarias se veían de nuevo desprovistas de dicha competencia³²⁰. La maniobra de la Corona parecía que surtía efecto pues entre los asistentes a las Juntas Generales, celebradas en mayo de 1693 en Bergara, surgieron disensiones sobre si

316 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/47. / A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

317 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/47.

318 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/48.

319 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/50.

320 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/48.

convenía o no proceder a la construcción de la fragata. Se creó una comisión para analizar la situación, quien llevó a cabo una brillante maniobra política disociando la cuestión de la construcción de la fragata del conflicto por la jurisdicción sobre el corso. Efectivamente, en su dictamen, exponía que al no acceder la Corona a las pretensiones jurisdiccionales de la Provincia, ésta quedaba exonerada de su obligación de ofrecer la fragata, aunque añadía que sería conveniente su construcción solicitando, en contrapartida, el permiso para aumentar el impuesto del Donativo que la Provincia percibía de las importaciones de vino y de pescado del extranjero³²¹. Poco después, ante la evidencia de que a pesar de las gestiones en la Corte la Corona no se hallaba por el momento dispuesta a mudar sus resoluciones, la Diputación, congregada en Azkoitia a principios de junio de 1693, recurrió al uso de uno de los más famosos recursos legislativos del sistema foral guipuzcoano, el llamado “pase foral”, el de “obedézcase pero no se cumpla”. Efectivamente, decretó que todas las justicias ordinarias y armadores de Gipuzkoa cumplieran las órdenes reales en todo aquello que no se opusiese a sus Fueros³²².

En estas circunstancias de nada servía que la Corona insistiera, como lo hizo a mediados de julio de 1693, en que la jurisdicción de primera instancia sobre el corso correspondía al Capitán General. Tanto es así que en marzo de 1694 dos nuevas Reales Cédulas, además de rechazar el ofrecimiento de la fragata a cambio del aumento del Donativo³²³, hacían recordar a la Provincia que sus órdenes relativas a que la jurisdicción correspondiera al Capitán General eran acordes con las Ordenanzas de Corso de los años 1621 y 1624 y que cuando se creó la Superintendencia de la Escuadra Real del Norte en 1633 la Provincia no mostró objeción alguna³²⁴. Pero la Provincia no cejaba en sus empeños y las Juntas Generales de 1694, celebradas en Hondarribia, a propuesta de San Sebastián, decidieron volver a solicitar al rey la derogación de las órdenes que arrebataban la jurisdicción sobre el corso a las justicias ordinarias³²⁵. Así las cosas, al no renunciar a la jurisdicción sobre el corso ni las justicias ordinarias, que se la conferían los Fueros, ni el Capitán General, que gozaba de ella por concesión real, la Provincia interpretaba que ninguna de las dos instancias gozaba de la jurisdicción de forma privativa, sino a prevención; es decir, que las causas sobre las presas deberían ser vistas por el juez que primero interviniese.

Así lo manifestaban los alcaldes de San Sebastián en julio de 1695, que, tras un apresamiento cometido por una fragata de la ciudad, iniciaron el conocimiento de la causa “...en virtud de la jurisdicción que confieren a prevención los bandos de la publicación de la guerra y cédulas del almirantazgo y contrabando...”. Pero el Capitán General reclamó su competencia exclusiva en el caso lo que llevó a los alcaldes de San Sebastián a demandar el apoyo de la Provincia. La Diputación, congregada en Tolosa, comisionó al Agente en Corte

321 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,12.

322 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/48.

323 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/51.

324 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/48.

325 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,13.

para que iniciara las oportunas diligencias en la Sala General de Competencias. El Agente en Corte antes de emprender estas acciones recurrió en Madrid a la consulta del licenciado don Felipe García de Zayas. Este abogado le persuadió de recurrir a dicha Sala, pues consideraba que de ninguna manera decidiría a favor de la Provincia, ya que, en su opinión, la jurisdicción del Capitán General era privativa, no a prevención con las justicias ordinarias³²⁶. Este dictamen debió persuadir a la Provincia de continuar por la vía del tribunal de competencias. Pero no renunció a que las justicias ordinarias continuaran, de hecho, conociendo a prevención en las causas sobre corso. Así hay constancia en la documentación consultada de que las justicias ordinarias continuaron viendo, de hecho, los procesos suscitados por los apresamientos. Muestra de ello son los tres pleitos conservados en el archivo municipal de Hondarribia que fueron juzgados por los alcaldes de dicha ciudad en 1696³²⁷. Tanto es así que, ante el general incumplimiento de las órdenes reales, una Real Cédula de octubre de 1696 insistía en su observancia³²⁸.

Uno de estos pleitos sustanciados por las justicias de Hondarribia es muy expresivo acerca de las causas de la férrea actitud que mostraban los comerciantes y las autoridades de Gipuzkoa en la defensa de las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias. El pleito se suscitó a raíz del apresamiento cometido por el capitán Lázaro de Castillo, vecino de Hondarribia, de una pinaza bayonesa cargada de géneros ilícitos. Los apresados alegaron que

326 “...El señor don Thomas de Ybarguen agente en Corte de la muy noble y muy leal provincia de Guipuzcoa ha puesto en mis manos la informacion [del] auto de oficio del señor don Garcia Sarmiento [tras la] arribada que el dia 23 de diziembre de 1694 hizo al puerto de la ciudad de San Sevastian la fragata nombrada La Diligente.

Y aviendo visto y entendido la consulta y proposicion que contienen las cartas, sobre si los señores alcaldes ordinarios de dicha ciudad deben conocer de dicha arribada, por aver prevenido la causa, poniendo guardas para la custodia de dicha fragata o si el conocimiento toca al señor Capitan General de dicha Provincia.

Soy de parecer que la jurisdiccion para el conocimiento de dicha arribada es privativa del señor Capitan general, y que de ninguna suerte se puede formar competencia sobre este punto, y que si se formare, se perdiera sin duda alguna. Lo primero porque la competencia solo se forma quando un tribunal usurpa la jurisdiccion de otro, y en este caso los señores fiscales forman la competencia, para que se declare, que la jurisdiccion y conocimiento de aquella causa toca a aquel tribunal, a quien se esta usurpando; y siendo como es constante que la jurisdiccion del señor capitan general y señores alcaldes ordinarios, caso que la tubiessen en competencia suia es derivada del supremo consejo de guerra, a quien su Magestad (que Dios guarde) tiene participada la omnimoda y privativa jurisdiccion con inhibicion a los demas consejos, audiencias, tribunales, y justicias, para el conocimiento de las causas de arribadas y contrabandos, no discurro camino, direccion ni fundamento juridico para formar la competencia respecto de lo referido= Lo segundo porque, vistas las zedulas del // (fol. 1º r.) almirantazgo y contrabando, por ellas se reconoce con evidencia que al señor capitan general esta concedido jurisdiccion privativa absoluta para el conocimiento de las causas de arribadas y que las justicias ordinarias, (quando faltan los señores capitanes generales, y otras personas diputadas por su Magestad para este conocimiento) conocen de las causas de arribadas, no en virtud de la jurisdiccion ordinaria sino de la comision, que las mismas cedulas dan a las justicias ordinarias.

Lo tercero, aunque es cierto, que la muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa por su innata fidelidad y grandes servicios que ha hecho a su Magestad goza de especiales privilegios muy devidos a su grande y soberana representacion, sin embargo no hallo ni e visto alguno que conceda jurisdiccion a los señores alcaldes de dicha ciudad ni de las villas y lugares de su territorio, para el conocimiento a prevencion de las causas de arribadas, y contrabando; de que resulta, que debiendose gobernar el punto de la competencia por las zedulas del almirantazgo, y contrabando, no tiene la muy noble y muy leal provincia derecho de prevencion ni otro alguno mas que el referido que conceden las zedulas...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 3/8/52).

327 A.M.F., E, 7, I, 21, 6; E, 7, II, 14, 10; E, 7, II, 15, 10.

328 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/48.

su destino era Viana, en Portugal, pero fue apresado en la ría de Bilbao. Las averiguaciones efectuadas por el alcalde pusieron al descubierto que los apresados mentían y que su destino real era Bilbao, a donde conducían mercancías francesas prohibidas. Fue en este justo momento cuando se produjo un hecho inusitado; a pesar de que ninguna ley confería a la Provincia facultad alguna para intervenir en los procesos de corso, la Diputación reclamó al alcalde de Hondarribia una copia de los autos para averiguar si este apresamiento se oponía o no a los términos del Tratado de Conversa firmado en 1695 con Lapurdi. Los juristas consultados por la Diputación dictaminaron que, al transportar productos de contrabando, el apresamiento fue lícito, con lo que los alcaldes de la ciudad prosiguieron con sus diligencias³²⁹. Se constata que el objetivo del apoyo dado por los comerciantes y por las autoridades de la Provincia a la permanencia de la jurisdicción sobre el corso en manos de las justicias ordinarias era el de disponer de posibilidades para fiscalizar, tanto el proceder de los corsarios como el de las justicias que veían los casos de apresamientos. Todo ello a fin de que las acciones corsarias no lesionasen sus intereses comerciales, cometiendo por unos y consintiendo por otros ataques en contra de los contenidos de los Tratados de Conversa, o en contra de la continuidad de los intercambios comerciales, legales o ilegales, con el enemigo. Fiscalización que sólo era posible en el caso de que la jurisdicción sobre el corso fuese ostentada por las justicias ordinarias, quienes accedían de buen grado a ello, como se comprueba en este caso. Pero que de ninguna manera sería posible si correspondiera exclusivamente a las autoridades militares, en el caso guipuzcoano al Capitán General.

El sometimiento del corso a los intereses de los grandes comerciantes de Gipuzkoa se consumaría con el advenimiento al trono de la dinastía de Borbón, durante la Guerra de Sucesión de España. Efectivamente, aprovechando el empeño que la Corona mostraba en fomentar el corso, la Provincia reinició sus gestiones para obtener el reconocimiento de la facultad de las justicias ordinarias para conocer en primera instancia en los procesos de corso. A pesar de la oposición planteada una vez más por el Consejo de Guerra, en agosto de 1703, el rey reconoció que la jurisdicción sobre el corso competía a las justicias ordinarias, aunque se añadía que dicha decisión continuaba al albedrío del monarca³³⁰. Tras el final de la guerra en 1713, se produjo una drástica disminución de la actividad corsaria en Gipuzkoa, de manera que hasta el estallido de la Guerra de la Oreja de Jenkins en 1739 no se produjo ninguna acción corsaria de relevancia, ni se reprodujeron los conflictos jurisdiccionales en torno a la competencia que las justicias ordinarias gozaban de derecho desde 1703. Con el estallido de esta guerra contra Inglaterra el Infante Almirante ordenó en octubre de 1739 que en lo sucesivo correspondería al Ministro de Marina de San Sebastián la jurisdicción sobre los apresamientos que cometiesen los corsarios. Ello no impidió a las justicias ordinarias que prosiguieran conociendo en las causas de corso, apoyados en el recurso legal del “pase foral” como en anteriores ocasiones. Es más, incluso estallaron conflictos competenciales entre las propias justicias ordinarias por el conocimiento de determinados procesos, como el acaecido en noviembre de 1739 entre el alcalde de Errenteria y el Regidor Torrero, oficial encargado de impartir justicia en el puerto de Pasaia en nombre del alcalde de San Sebastián, por el

329 A.M.F., E, 7, II, 15, 10.

330 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/60. Véase el documento nº22 del Apéndice Documental.

conocimiento de la causa iniciada tras el apresamiento de tres barcos ingleses por una chalupa de Errenteria³³¹.

La Provincia promovió también algunas gestiones en la Corte a fin de obtener el reconocimiento de las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias en materia de corso. Las gestiones fueron exitosas pues se obtuvo una declaración de la Secretaría de Estado y Guerra reconociendo tal facultad³³². Ya sea por la obtención de este reconocimiento, ya por la celosa actitud observada en las justicias ordinarias por continuar juzgando en los apresamientos, no consta que la Provincia promoviese ninguna otra gestión en la Corte durante el transcurso de esta guerra. Pero las Ordenanzas de Marina, redactadas en 1751, ordenaron que la jurisdicción sobre el corso competiese privativamente a los Ministros de Marina. Las ordenanzas específicamente redactadas en 1752 para su aplicación en Gipuzkoa, no hacían ninguna mención respecto a dicha jurisdicción, con lo que las autoridades de la Provincia interpretaron que la jurisdicción volvió a las justicias ordinarias, pues ni se mencionaba expresamente que correspondiese a los Ministros de Marina, ni se derogaban las facultades de las justicias ordinarias³³³. En lo sucesivo, no se produjo ningún otro conflicto jurisdiccional, a lo que debió contribuir también la progresiva disminución de la práctica del corso, acaecida a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII. Parece que, en adelante, todas las partes aceptaron que la jurisdicción sobre el corso competía a las justicias ordinarias, hasta el inicio de la Guerra de la Convención en 1793. Empeñada la Corona en reactivar el corso, emitió una Real Cédula concediendo la jurisdicción al Ministro de Marina de San Sebastián. Los abogados consultados por la Provincia dictaminaron que de la omisión de esta cuestión en las Ordenanzas de Marina de 1752 se desprendía que la jurisdicción correspondía, efectivamente, a las justicias ordinarias. Con todo, la posterior invasión francesa frustró este ensayo de restablecimiento del corso al que en nada favoreció este último intento de traslado de la jurisdicción a manos de las autoridades de marina³³⁴.

7.2.3. Imposición de derechos sobre el corso

Al inicio de este capítulo se trataban de esclarecer los límites existentes entre la actividad corsaria y los servicios ofrecidos por los guipuzcoanos en la Armada, haciendo hincapié en que, frecuentemente, las diferencias entre ambas acciones armadas no eran muy nítidas. La imposición de derechos por distintas instituciones sobre el corso, constituye una prueba más de que, a pesar de su aspecto de servicio armado a la Corona, a los ojos de las autoridades que se hallaban al frente de dichas instituciones, tanto de ámbito local como estatal, el corso

331 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/75.

332 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/59. Véase al respecto: OTERO LANA, E.: “Los corsarios vascos en la Edad Moderna...”, op. cit., p. 219.

333 Hay que tener en cuenta el contexto histórico de mediados del siglo XVIII, en que se estaba produciendo un generalizado proceso de recuperación competencial por parte de las instituciones de la Provincia, tal como se ha puesto de manifiesto en anteriores ocasiones. Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 165-172.

334 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2712/113.

constituía una actividad económica particular más y, por tanto, expuesta a ser sometida a las imposiciones de distinta índole, como sucedía con las restantes actividades marítimas. Por supuesto, los particulares que servían en la Armada y que percibían ingresos por ello, no estaban sometidos a contribuciones impuestas a dicho servicio. Es más, los propios servicios de barcos y marineros guipuzcoanos en la Armada se pueden considerar como una imposición, más o menos voluntaria, que Gipuzkoa debía ofrecer a la Corona.

Pero también en este punto hay excepciones. En el capítulo de la construcción naval se señalaba que las embarcaciones particulares contratadas para el transporte de madera a los arsenales de la Armada en el siglo XVIII estaban sometidas a todas las contribuciones que debían los restantes mercantes, como el “Corretaje”, o impuesto que percibía el Consulado de San Sebastián en concepto del trabajo que sus corredores efectuaban contratando fletes o cargamentos para las embarcaciones que acudían a los puertos de San Sebastián. Tras la intervención de España en la Guerra de Independencia Norteamericana en 1779, se produjo la interrupción del tráfico maderero destinado a los arsenales, de manera que las autoridades de Marina procedieron en 1782 al embargo de los pataches de las localidades vizcaínas de Plentzia, Gorliz, Lemoiz y Barrika para que prosiguieran con el transporte de la madera que se acumulaba en el puerto de San Sebastián. Sus patrones se avinieron a aceptar el embargo con la condición de que se les eximiera del importe del Corretaje al Consulado de San Sebastián. Pero esta institución no accedió a consentir su exención. En 1783 se repitió el embargo de once pataches vizcaínos y sus patrones formularon la misma petición al Ministro de Marina de San Sebastián. Ante la negativa del Consulado, lanzada en marzo de 1784, las autoridades de las cuatro poblaciones vizcaínas elevaron a la Corte un memorial solicitando la exención, en atención a que su cometido constituía un “servicio real”. El Ministro de Marina de San Sebastián remitió a la Secretaría de Marina otro memorial a favor de la exención de las embarcaciones embargadas para el transporte de madera a los arsenales. Una Real Cédula de julio de 1784 ordenó su exención, pero el Consulado replicó que debían contribuir el Corretaje pues, frecuentemente, junto a la madera transportaban otras mercancías de particulares. Por fin, en octubre de 1784, en atención a que los casos descritos por el Consulado constituían excepciones, el rey confirmó la exención de los barcos naturales dedicados al transporte de madera, siempre que lo hicieran embargados por la autoridades de la Armada y no al servicio de asentistas particulares, en cuyo caso continuarían sometidos al pago del derecho debido al Consulado, así como en el caso de que los barcos fuesen extranjeros³³⁵.

La actividad corsaria, en cambio, sí estuvo sometida a los derechos impuestos por diversas instancias. Incluso estaba sometida a las exacciones de cuño señorial aplicadas por las villas, como es el caso de la obligación a proveerse de sidras de la cosecha de sus vecinos que se exigía en San Sebastián a los barcos que se aprovisionaban en sus puertos. Así en 1603 Martín de Justiz, vecino de Hondarribia³³⁶, dueño de un barco corsario que se estaba

335 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Navegación Mercantil, Leg. 7044.

336 Era uno de los más activos corsarios de dicha ciudad. Véase: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 439-441.

aprestando en el puerto de San Sebastián, se vio precisado a iniciar unos autos de información ante las justicias de Hondarribia para certificar que las 80 barricas de sidra, que pretendía introducir en su navío, eran de su propia cosecha y no adquiridos a terceros en Hondarribia, en cuyo caso no podría hacerlo y estaría obligado a comprarlo a vecinos de San Sebastián³³⁷. Hay constancia documental de otras contribuciones percibidas por instituciones de ámbito local. Por ejemplo, la comunidad de Pasai Donibane, al objeto de hacer frente a los grandes gastos derivados de los destrozos ocasionados por la ocupación francesa de 1638, decidió que a partir de 1639 los armadores corsarios, vecinos de la localidad, contribuyeran a la comunidad con una soldada por cada presa que cometiesen³³⁸ (Véase el cuadro nº 20 del Apéndice Estadístico). Los conflictos se suscitaban cuando las instituciones de determinados puertos trataban de imponer derechos a los corsarios de otros puertos. Es el caso de los corsarios de Hondarribia que acudían a los puertos de San Sebastián. Tanto la Cofradía de Santa Catalina, antecesora del Consulado de San Sebastián, como la de Mareantes de San Pedro, ambas de San Sebastián, percibían derechos “...de todas las ganancias que hubiere en los viaxes que se hizieren por mar por los naturales y vezinos de VS assi de Terrenova, Andaluzia, Galicia y otras partes de estos reinos y de fuera de ellos y de las pressas que se hizieren navegando a corsso...”. Pero en 1667 don Fernando de Ansorena y Garayoa, a la sazón mayordomo de la Cofradía de Santa Catalina, comunicaba al concejo de San Sebastián que solicitase al Contador de la Escuadra Real del Norte que se compiliera al importe de dichos derechos a los armadores de Hondarribia que aprestaban sus barcos en San Sebastián, así como a sus fiadores Antonio de Beroiz, vecino de San Sebastián, y el capitán Juan de Lizardi³³⁹, de Hondarribia. El concejo aceptó la propuesta y comunicó su contenido a los interesados en el corso, aunque se desconoce su resultado³⁴⁰.

Con todo, los impuestos que mayores enfrentamientos suscitaron a lo largo de toda la Edad Moderna fueron los aplicados por la propia Corona a la venta de los productos apresados por los corsarios. En 1594 Domingo de Oruesagasti, Administrador de los Derechos de las Lanas, comenzó a exigir el importe de los derechos, correspondientes a las extracciones de la lana por Gipuzkoa, a la venta de las lanas apresadas por los filipotes que se dedicaban al corso en la costa de Bretaña a las órdenes del Capitán General don Pedro de Zubiaur. El Capitán General inició gestiones en la Corte y obtuvo una Real Cédula eximiendo de todo impuesto a las lanas apresadas que eran vendidas por los corsarios, de manera que podían ser de nuevo extraídas por sus compradores sin que tuvieran que contribuir cantidad alguna. Dicha cédula expresaba que se reconocía la exención debido a que, hasta entonces, nunca se habían gravado las ventas de los productos apresados por los corsarios³⁴¹. Pero en este caso, fue el

337 A.M.F., E, 7, I, 5, 6.

338 A.M.P., C, 2, I, 1, 2.

339 Uno de los más aguerridos corsarios de Gipuzkoa, cuyas azañas vienen recogidas en: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 441-442.

340 A.M.S.S., E, 6, III, 2211/3.

341 “El Rey. Por quanto se me a echo relación que la persona que cobra los derechos de las lanas en la villa de San Sebastian a notificado a Pedro de Çubiaurr a cuyo cargo estan los felibotes que navegan en la costa de Bretana y a la jente de mar y guerra que en ellos sirbe que no bendan ni consientan bender ni cargar las lanas que tomaron en estos

propio Zubiaur quien adquirió todas las lanas y procedió después a su reventa. El Administrador de las Rentas pretendió que en las segundas ventas o reventas las lanas estuviesen ya sujetas a contribución, lo que condujo al General Zubiaur a demandarle ante el tribunal del Corregimiento³⁴². El Corregidor emitió un auto ordenando que, en aplicación, de la precedente Real Cédula, Zubiaur pudiese vender libremente las lanas.

El Administrador Oruesagasti también recurrió a la Corte, donde relató que el proceder de Zubiaur era fraudulento, pues había procedido a comprar todas las lanas en la primera almoneda y después las estaba revendiendo más caras a los comerciantes, incluso de nacionalidad francesa, que las estaban extrayendo sin pagar ningún derecho. En consecuencia, una Real Cédula de fines de noviembre de 1594 ordenaba que, para la extracción de las lanas de segunda venta, era obligatorio el importe de los derechos al Administrador de las Rentas de la Lana. El Capitán General Zubiaur alegó ante el tribunal del Corregimiento que eran falsos los argumentos empleados por la parte contraria para la obtención de la Real Cédula últimamente comentada. Admitía que adquirió todas las lanas en la primera almoneda y que ahora procedía a su reventa a mayor precio, pero que dicho proceder fue debido a que durante la almoneda los comerciantes asistentes se confabularon para no pujar, a fin de conseguir abaratar el precio de salida de las lanas, lo que le impulsó a adquirirlas. El Corregidor, en enero de 1595, vistas ambas reales cédulas decidió sobreseer el caso y que fuese el rey quien lo dilucidara. Ante ello Zubiaur reanudó sus gestiones en la Corte y obtuvo otra Real Cédula que ordenaba al Administrador Oruesagasti que no cobrase derechos a las lanas que revendiese. Con todo, el Corregidor emitió otro auto inhibiéndose de nuevo del conocimiento de este caso.

Esta exención sería también confirmada por las Ordenanzas de Corso de 1621, aunque los continuos intentos de los recaudadores de impuestos -tanto de los que se imponían en los puertos a las mercancías destinadas al extranjero como a los que se cobraban en las aduanas del interior sobre las mercancías que se introducían en la Península-, condujeron a que fuera

ultimos navios yngleses y françeses que hizieron presa sin que se le paguen los derechos de las mercaderias y otras cossas que se toman de presa en navios de enemigos a parecido que no se deve ninguna cossa de derechos destos y que en consequençia de ello lo devia mandar declarar assi pues nunca se a pagado ni que se le aga molestia ni bexaçion por tanto por la presente hordeno y mando al arendador o arendadores de la dicha renta de las lanas y de otras qualesquier mercaderias o a las personas que en su nombre cobraren los derechos de ellas en la dicha villa de San Sebastian o en otra qualquier parte que de las lanas que vinieron en los dichos navios de presa ni de otras mercaderias que en ellos se ayan allado de qualquier genero y calidad que sean ni de las que se tomaren en qualesquier otros navios de pressa que adelante se hizieren assi de la parte que a mi me perteneçiere como de la que tocare a la jente de mar y guerra de los navios galeras o otros baxeles con que se hizieren las dichas presas no lleven ni pidan cossa ninguna por los derechos de las mercaderias que en ellos hubiere ni ympidan a la persona a cuyo cargo fuere veneficiarles la venta de ellas en la forma que se conçertare y las dexas cargar para fuera destos reynos o tornarlas a vender a quien quisieren sin que se les ponga ningun ympedimento ni pida ningun derecho pues nunca de semejantes cossas se a pagado ni acostumbrado pagar que tal es mi voluntad y mando a los mis corregidores del señorío de Vizcaya provinçia de Guipuzcoa y quatro villas de la costa de la mar que para que assi se guarde y cumpla y lo agan guardar y cumplir cada uno en su juridiçion lo aga pregonar en los puertos y partes donde les pareçiere que combiene y tomen testimonio de ello y asi mesmo razon de la presente al contador Bernave de Alvia y el comisario Diego Ynfante // (fol. 1 r.) de Aguila y Tomas de Aguirre y Diego Noxacastillo mi criado, dada en Sanlorenço a seis de agosto de mill y quinientos y noventa y quatro años..." (A.G.G., G.A.O., CO UCI 49).

342 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 49.

confirmada en sucesivas ocasiones. Efectivamente, los recaudadores buscaban cualquier pequeña excusa para intentar el cobro de derechos sobre las ventas de mercancías apresadas. Sirva como ejemplo un pleito suscitado a principios de 1679 en el tribunal del Corregimiento tras la demanda impuesta por José de Echeberria Berastegui y Pedro de Menchaca, armadores de la fragata *Las Animas*, contra Francisco de Embil, Administrador de los Derechos de la Lana. Dicha fragata apresó un navío holandés cargado de lanas y el Capitán General sentenció como válido el apresamiento. Pero los propietarios del navío apelaron al Consejo de Guerra. Entonces los propietarios del navío y los corsarios que lo apresaron, para obviar los gastos que ocasionaría la continuación del proceso en el Consejo, llegaron a un acuerdo repartiendo el cargamento a medias. Cuando los armadores corsarios procedieron a extraer su mitad del cargamento hacia Holanda, el Administrador les reclamó el importe de los derechos correspondientes a las extracciones de las lanas. En consecuencia, los armadores iniciaron este pleito, pues consideraban que estaban exentos de acuerdo con las Ordenanzas de Corso y las múltiples confirmaciones de la exención. Presentaron como prueba la confirmación de la exención del importe de derechos por la venta de productos apresados últimamente promulgada por la reina gobernadora en 1677. Pero el demandado Administrador de las Rentas de la Lana alegó que la exención no comprendía el presente caso, pues las lanas que los demandantes trataban de extraer, técnicamente, no constituían una mercancía apresada, ya que se habían apropiado de ellas en virtud de un acuerdo de reparto suscrito con sus legítimos propietarios y no merced a su apresamiento validado por los tribunales competentes. El Corregidor sentenció a favor del demandado, obligando a los corsarios al importe de los derechos³⁴³.

Estos acontecimientos, como el que se acaba de describir en este pleito, debieron impulsar, entre otras causas, a los comerciantes y a las autoridades de Gipuzkoa a iniciar su ofensiva en pos de la obtención de la jurisdicción sobre el corso por las justicias ordinarias. Efectivamente, a medida que la actividad del comercio ilegal aumentaba y se consolidaba progresivamente durante la segunda mitad del siglo XVII, el corso controlado por los comerciantes y autoridades provinciales, no sólo dejaba de ser un escollo para el desarrollo del contrabando, sino que se transformó incluso en su tapadera. Efectivamente, valiéndose de la exención de derechos, de que disfrutaban las mercancías apresadas, los corsarios introducían productos del extranjero exentos de impuestos bajo la apariencia de que procedían de apresamientos. Estos procedimientos fraudulentos alcanzaron su máximo desarrollo durante la Guerra de Sucesión de España. Felipe V, nada más iniciada la guerra, como sus antecesores en el trono, con el propósito de promover el corso, promulgó unas nuevas ordenanzas en 1702, que, una vez más, reconocían la exención de derechos de los productos apresados por los corsarios naturales. Esta exención fue ampliada en 1703 a los productos aportados por los corsarios franceses³⁴⁴. Pero estas exenciones, en combinación con otros privilegios comerciales concedidos, lejos de fomentar el corso, contribuyeron a un inusitado incremento del contrabando desarrollado con el corso como tapadera. Efectivamente, a los corsarios-contrabandistas locales se les sumaron ahora los franceses,

343 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1637.

344 A.M.F., E, 6, V, 1, 6. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/60. Véase el documento nº22 del Apéndice Documental.

quienes contaban además con el apoyo de sus cónsules para encubrir los fraudes. Estos abusos condujeron a que el rey promulgara en 1709 una Real Cédula que derogaba la secular exención de derechos gozada por los productos apresados por los corsarios³⁴⁵. En lo sucesivo, el corso dejó de constituir una tapadera para la fraudulenta introducción de productos extranjeros, exentos de impuestos. El fin de la exención de impuestos pudo constituir otro motivo más por el que los comerciantes y armadores progresivamente mostraron menor interés por seguir fomentando el corso, lo que se tradujo en su progresiva decadencia.

A finales del siglo XVIII, en el contexto de la ofensiva, ya descrita en el capítulo previo, emprendida por las autoridades de Marina a fin de cercenar el privilegiado marco comercial guipuzcoano, principal sostén de su activo contrabando, se procedió a gravar no sólo la venta o la extracción desde Gipuzkoa de los productos procedentes de las presas, sino la propia introducción en los puertos de las mercancías apresadas. Efectivamente, en plena Guerra de la Independencia Norteamericana, una Real Orden de febrero de 1782 ordenaba que se cobraran derechos a las presas que aportasen los corsarios a los puertos. Como anteriormente se advertía, por aquellas fechas prácticamente se había extinguido el corso protagonizado por los propios guipuzcoanos, pero continuaban llegando a sus puertos corsarios de potencias aliadas, en este caso franceses, holandeses y norteamericanos, que aportaban presas cometidas sobre el enemigo inglés. Esta circunstancia constituía una buena oportunidad para encubrir el contrabando, lo que indujo a la Corona a promulgar esta orden. Pero, tal como comunicaba la Diputación al Agente en Corte, la aplicación de esta orden era contraria a los Fueros, pues limitaba la exención que los productos extranjeros gozaban para su introducción en Gipuzkoa. En suma, eran conscientes de que, valiéndose del corso como pretexto, esta orden constituía un intento más de la Corona por tratar de cambiar el marco aduanero-comercial privilegiado de Gipuzkoa, pues su aplicación constituía, en la práctica, el establecimiento de una incipiente aduana en la costa. Las gestiones del Agente en Corte fueron infructuosas y en junio de 1782 comunicaba a la Provincia que el rey había decidido que, si no se aceptaba el adeudo de derechos por la introducción de los productos apresados, no se permitiría la arribada de presa alguna a sus puertos. Esta orden constituyó un escalón más en el conjunto de causas que motivaron la definitiva extinción del corso en Gipuzkoa a fines del siglo XVIII. Tal como advertían las autoridades de la Provincia, en lo sucesivo, los corsarios, mayoritariamente extranjeros, acudirían con sus presas al puerto de Bayona, donde únicamente se gravaban con una octava parte de los derechos correspondientes a la importación de productos extranjeros³⁴⁶.

Tanto es así que iniciada la Guerra de la Convención y pretendiendo la Corona fomentar realmente el corso para hacer frente a la acometida revolucionaria que se le venía encima, una Real Cédula de 1793 estableció un reglamento para la introducción de las presas en Gipuzkoa que derogaba los contenidos de la Real Cédula de 1782. Este reglamento trataba de conjugar las exenciones fiscales y aduaneras de Gipuzkoa con un estricto control sobre la introducción de los productos apresados, a fin de que no se diera lugar al encubrimiento del contrabando. A grandes rasgos, esta medida consistía en la aplicación para la actividad corsaria de un

345 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

346 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/94.

reglamento comercial similar al que venían usando la Compañía de Caracas primero y la de Filipinas después. Describía, de forma detallada, el procedimiento que, en lo sucesivo, se debía observar para la introducción de presas en Gipuzkoa: las presas, tanto cometidas por súbditos de la Corona, como por sus aliados ingleses y holandeses, nada más llegar a puerto se debían trasladar a un almacén creado al objeto; para su extracción del almacén debían ser sellados y para su envío desde la provincia al interior peninsular debían ir acompañados por despachos emitidos por el Juez de Contrabando, en los que figuraría su procedencia y se deberían presentar en las aduanas del interior; las presas cometidas por la Compañía de Filipinas se registrarían de acuerdo con el reglamento que regulaba la comercialización de sus productos; y estarían exentos de contribuir derecho alguno de entrada, venta o transbordo³⁴⁷.

Significativamente, tal como antes se mencionaba, con esta suavización de la legislación del curso se produjo una leve reactivación de la actividad en Gipuzkoa. Pero esta Real Cédula vino acompañada de otra, que, a fin de garantizar el objetivo deseado por este reglamento, que no era otro que evitar el incremento del contrabando al amparo del curso, trasladaba la jurisdicción sobre las presas al Ministro de Marina de San Sebastián. No podía ser de otra manera, el reglamento precedente así lo exigía, pues la jurisdicción del Juez de Contrabando, oficio unido al Ministro de Marina, se limitaba al puerto de San Sebastián, que sería el único que albergaría el almacén para el control de las presas. La Provincia puso el caso en conocimiento de sus consultores legales quienes dictaminaron que estas Reales Cédulas se oponían a los Fueros, pues la jurisdicción sobre el curso competía a las justicias ordinarias y el procedimiento prescrito por la nueva ordenanza para la entrada de las presas en Gipuzkoa constituía de hecho el establecimiento de una aduana encubierta, a pesar de que se reconociese la exención de impuestos³⁴⁸. La invasión francesa acabó con todos estos proyectos y conflictos de forma definitiva.

7.2.4. Disponibilidad y control de la mano de obra

A lo largo de este capítulo, en más de una ocasión, se ha puesto de manifiesto la capital importancia de la cuestión de la disponibilidad de la marinería en la creación de la Escuadra Real del Norte y de la Superintendencia anexa. La enorme presión ejercida por la Armada durante las décadas finales del siglo XVI, que acarreó muy graves consecuencias a la economía marítima de Gipuzkoa, promovió entre los inversores y participantes en las distintas actividades marítimas el convencimiento de que se debían aplicar diversas medidas legales que asegurasen su disponibilidad de barcos y marineros, imprescindibles para su desarrollo. Después del remanso relativamente pacífico de principios del siglo XVII, el estallido de la Guerra de los Treinta Años en 1618 les impulsó a promover la obtención de dichas medidas. Dos fueron las aplicadas ese año, ambas con el propósito claro de asegurar, entre otras, la disponibilidad de la suficiente marinería. En primer lugar, la Provincia ofreció al rey la construcción de la Escuadra de Guipúzcoa, cuya marinería, íntegramente guipuzcoana, estaría exenta de servir en cualquier otro destino. Tras diversos avatares comenzó su construcción en 1621 y el general don Antonio de Oquendo ordenaba que todos

347 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/113.

348 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/113.

los marineros guipuzcoanos alistados en otros destinos fuesen transferidos a su Escuadra³⁴⁹. En segundo lugar, los propietarios de barcos de Gipuzkoa y Bizkaia alcanzaron un acuerdo con el Consejo de Estado para reglamentar los servicios de los barcos y de los marineros en la Armada, a fin de evitar los abusos que ésta había ocasionado anteriormente. Además de regular las condiciones salariales y laborales de la marinería, se establecía que, en lo sucesivo, las levas, destinadas a surtir de tripulantes los barcos embargados, serían efectuados por sus propietarios y que los marineros de ambos territorios servirían exclusivamente en barcos guipuzcoanos y vizcaínos al servicio de la Armada, prohibiendo su traslado a otros destinos³⁵⁰.

Pero con el reinicio de las hostilidades con Holanda a partir de 1621 se reanudaron las prácticas abusivas de las autoridades de la Armada para proveerse, especialmente, de la marinería que precisaban en los buques de guerra. La excesiva presión de la Armada condujo al fracaso de las mencionadas dos medidas que se habían aplicado desde 1618, entre otras, para evitar los abusos. Como consecuencia fueron también en aumento las dificultades de las autoridades de marina por proveerse de marinería, que trataba de evitar por todos los medios su alistamiento. Coincidiendo con estos acontecimientos, en 1621 la Corona promulgó la Ordenanza de Corso que, entre otras medidas, contenía algunas que aseguraban el control y la disponibilidad de marineros por los armadores corsarios. Concretamente, los armadores gozarían de la jurisdicción civil y criminal sobre sus tripulaciones, tanto en tierra, como en el mar, y los marineros empleados en cualquier otra actividad podrían abandonarla para alistarse en los barcos corsarios. En la ampliación de 1624 de las Ordenanzas se hacían otras concesiones especialmente favorables a los armadores corsarios. Se establecía que los tripulantes contratados por un armador y que hubiesen cobrado sus adelantos salariales no pudiesen ausentarse de su tripulación a servir en otro barco hasta completar el contrato. Al mismo tiempo se concedía a los marineros corsarios los mismos privilegios y exenciones que disfrutaban los militares³⁵¹. El resultado fue el inusitado desarrollo del corso en Gipuzkoa, pues para muchos armadores e inversores constituía en aquellas circunstancias una actividad económica en alza en medio de las graves dificultades que progresivamente afectaban a las demás y para los marineros constituía un eficaz medio para rehuir su alistamiento por la Armada. Los armadores e inversores en actividades marítimas, así como las autoridades de Gipuzkoa, pronto se percataron de ello con lo que se decidieron a apoyar aún más el desarrollo del corso, que pronto se transformó en un eficaz instrumento para retener a la marinería a su disposición y bajo su control.

Con esto, las dificultades de la Armada por proveerse de la marinería necesaria se fueron incrementando notoriamente, tanto es así que incluso la propia Escuadra de Guipúzcoa comenzó a experimentar las dificultades para completar sus tripulaciones. A fin de promover las levas de marinería que se precisaban en dicha Escuadra, en 1625 el rey confió a su

349 A.G.G.-G.A.O., R.17; JD IM, 2/11/24 (P5D17); JD IM, 2/12/27 (P5D17). Véase el documento nº8 del Apéndice Documental.

350 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. II, doc. 78.

351 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

Secretario de Guerra, don Martín de Aroztegui, el cargo de Superintendente de la Escuadra de Guipúzcoa. A los pocos días de su nombramiento, este personaje, se percataba de cuál era el origen de la acuciante escasez de marinería que afectaba a la Escuadra a su mando: el masivo empleo de los marineros en los barcos corsarios y en los pesqueros labortanos, actividades ambas que les permitía evitar las levas con destino en la Armada. Así, en mayo de 1625 solicitaba la colaboración de San Sebastián en la ejecución de la leva de marineros que precisaba, “...sin permitir que en los vaxeles de corso ni en otros extrangeros se embarque ninguno de los que estubieren ya alistados para servir en la armada...”³⁵².

Ante la imposibilidad de materializar sus propósitos, el Secretario Aroztegui maquinó otras medidas que obligaran a los inversores navales y a las autoridades de Gipuzkoa a colaborar en la ejecución de las levas de marinería. Así, en octubre de 1625 se le confirió el cargo de Superintendente de la Matrícula General, cuyo objetivo era introducir la Matrícula en Gipuzkoa. Como se advertía en el anterior subcapítulo dedicado a los servicios en la Armada, Aroztegui era consciente de la práctica imposibilidad de la introducción de la Matrícula en Gipuzkoa. Este intento no constituyó más que una medida de presión para que las autoridades de Gipuzkoa iniciaran acciones en contra del embarque de marineros en pesqueros extranjeros, como de hecho lo hicieron a partir de 1626, aunque no sin reticencias³⁵³. La imposición de limitaciones al embarque de los marineros en pesqueros extranjeros debió incrementar su empleo en el corso, la otra actividad que les permitía eludir los servicios en la Armada. Ello unido a los abusos por parte de sus autoridades acentuaron aún más las dificultades de la Armada por proveerse de marinería en Gipuzkoa, llegando la situación al borde del colapso, tal como el Veedor de Armadas Domingo Ochoa de Irazagorria exponía en un memorial elevado a la Corte en 1632³⁵⁴. Entre las causas que motivaban esta escasez, a diferencia de Aroztegui, este Veedor no mencionaba al corso, lo que es muy significativo acerca de la cada vez mejor opinión que los oficiales de la Armada mostraban por la actividad, valorada ya como otra actividad militar más al servicio de la Corona y no como una competidora directa de la Armada.

En suma, esta nueva consideración de las autoridades de la Armada y de la Corona hacia el corso convenció aún más a los inversores navales y autoridades de Gipuzkoa para incrementar sus acciones en pos del fomento del corso, que, como antes se indicaba, se había transformado en la principal actividad para conseguir retener a la marinería guipuzcoana bajo su control y disposición, al margen de las abusivas exacciones de la Armada. De ahí su decidido apoyo a la creación de la Escuadra Real del Norte y de la Superintendencia anexa. Las Ordenanzas de la Escuadra Real del Norte, de 1633, mantuvieron íntegros los privilegios sobre la disponibilidad de marinería que los armadores corsarios gozaban desde la promulgación de las Ordenanzas de Corso de 1621-1624: los marineros empleados en cualquier otra actividad podrían alistarse en los barcos corsarios, hasta el cumplimiento de sus contratos no podrían cambiarse de barco y se les concedían los privilegios y exenciones que

352 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/26 (P5D17).

353 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/28 (P5D17); R.20.

354 LABAYRU, E.: *Historia General de Bizcaya...*, op. cit., pp. 226-227.

gozaban los militares. La diferencia más destacable era que se arrebatada a los armadores corsarios su jurisdicción civil y criminal sobre las tripulaciones, que, en lo sucesivo, competiría al jefe de la Escuadra, en aquel momento don Alonso de Idiaquez³⁵⁵, que pronto ostentaría el título de Superintendente de la Escuadra Real del Norte. En este sentido, Otero Lana ya indica que el corso se transformó en un duro competidor de la Armada en cuanto a la disponibilidad de la marinería³⁵⁶.

Como exponente de cuáles fueron los motivos que empujaron a las autoridades, armadores e inversores navales de Gipuzkoa a apoyar la creación de la Escuadra Real del Norte y de su Superintendencia, llama la atención que inmediatamente después de la obtención de las, tantas veces mentadas, exenciones de servir en la Armada concedidas a los pesqueros y sus tripulaciones en 1639, comenzaron en Gipuzkoa las primeras iniciativas para limitar el desarrollo del corso. Efectivamente, en enero de 1640 la Diputación, congregada en San Sebastián, decretó que se debían solicitar al rey diversas medidas para restringir el desarrollo del corso. Estimaban que su excesivo auge provocaba, por una parte, la disminución de la marinería, ya que muchos perecían o eran apresados en los enfrentamientos con el enemigo y, por otra, la negativa de la marinería a emplearse en otras actividades que no fuese el corso. Con que, considerando que los beneficios eran menores de lo esperado por las escasas dimensiones de los barcos corsarios, estimaban que las consecuencias derivadas de su limitación serían más positivas que negativas³⁵⁷. Este decreto sería confirmado por las Juntas

355 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 367-380.

356 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 108-109.

357 “Este día el dicho señor Joan Perez de Otaegui Diputado general propusso y dixo, que la experiencia a mostrado el perjuicio grande que ha resultado a su magestad, y despoblacion a su reyno, y en particular a esta provincia de Guipuzcoa, assi de soldados, como de mucho mayor numero de marineros, naturales della, tan ynportantes y necessarios para todos efectos, como la falta que oy estan haciendo, lo da vien a entender. Y esto se esta conociendo desde que su magestad dio permiso para que sus vassallos pudiesen corsear pues es ynfalible que de diez y seis años poco mas o menos a esta parte, an perecido de esta provincia (fuera de los de otras, ya muertos a manos de enemigos, ya pressos en Françia y en Olanda, ya con tormentas que les an sobrebenido) mas de dos mill marineros, y estos muy platicos, sin otros muchos que se an embarcado de diferentes partes de estos reynos por soldados, y asi vien muchos marineros de esta villa de San Sebastian y provincia que andan al remo el día de oy en las galeras del Rey de Françia. Y ultimamente por el mes de henero de este año pressente, tres barcos de corso de esta provincia que con tormenta an dado en las costas de Françia an ssido apressados por los françesses y mas de doscientos hombres que en ellos havia estan pressos en aquel reyno y se tiene por sin duda que an ssido echados a galeras, de que su magestad deve ser adbertido, y de que sus ministros (por cuya mano corre esta materia) han dado y dan libertad façilmente a los françesses apressados por los nuestros. Y ultimamente este dicho mes de henero se hiço lo mismo con un barco de françesses, que fue traydo al Passaje y en los quales venia un hermano del señor de Urtubia y fue suelto libremente, cuya detencion (por ser persona de ynportancia) pidiendo (ILEGIBLE) cobrado el rescate // (fol. 9 v.) de muchos españoles que oy estan en captiverio en Françia y con ser assi que los males referidos se an originado del corso, no son menores los que no se expresan y dejan a la conssideracion de qualquiera mediano discursso. Y si de tantos daños, se hubieran seguido algunos provechos, o conbenencia a su magestad, no solo equibales, pero considerables, no hubieran ssido tan grandes estos males, ni tan grande la lastima de tantas ynfelicitades. Y la raçon porque no se consiguen los efetos que se esperaban, es, por ser pequeños los barcos que corssean, y no navios de alto bordo, a cuya caussa no pueden acometer a navios grandes, y assi son de muy poca ynportancia las presas que se toman. Y la mayor desdicha es que (aunque se conoce esta verdad) estan ya nuestros marineros y soldados tan biciados en este exerciçio, que dejan los utiles, por este perniciosso. Y assi se deve proponer a su magestad (fuera de lo dicho) que considerandosse el estado que oy tiene el corso, se puede afirmar, que si no sse sirve de mandar se ponga en el remedio, y passa adelante, en muy brebe tiempo, no tendra su magestad marineros en esta provincia ni en otras de su reyno, donde de esta manera se corseare y faltaran para sus armadas reales, y para otros ynportantes

Generales de 1640, celebradas en abril en Zumaia³⁵⁸.

Este decreto refleja un problema muy grave al que, en estos momentos, se enfrentaban los armadores e inversores navales guipuzcoanos y que podía poner en entredicho el proceso de recuperación de actividades de capital importancia en la economía marítima como las pesquerías transoceánicas iniciado a raíz de las exenciones de 1639. Los marineros guipuzcoanos, acostumbrados a la rapiña y a la ganancia fácil durante los años que siguieron a la creación de la Escuadra Real del Norte, se mostraban reticentes a emplearse en otras actividades, quizás más rentables, pero de una dureza muy superior, como las pesquerías transoceánicas. Además, su hidalguía hondamente sentida, unida a las belicosas costumbres adquiridas en el corso y a la conciencia de su alta cualificación, que les hacía imprescindibles para cualquier actividad marítima, contribuyeron a modelar un generalizado carácter indisciplinado. Tanto es así que en el capítulo dedicado a las pesquerías transoceánicas se comentaba que, entre las medidas propuestas al rey en 1643 por los interesados en las pesquerías transoceánicas para conseguir su definitivo relanzamiento, solicitaban que los oficiales de los pesqueros dispusieran de la facultad de imponer castigos, sobre todo pecuniarios, a los que no cumplieren debidamente con sus obligaciones laborales. La consideraban una medida indispensable dado el carácter indisciplinado y poco sumiso a la autoridad de los marineros guipuzcoanos³⁵⁹. Otero Lana también hace hincapié en ese carácter indisciplinado de las tripulaciones corsarias. Señala el escaso empeño que, en general, aplicaban por maximizar los beneficios de las expediciones de corso, contentándose con obtener las presas necesarias para cubrir los adelantos salariales que los armadores les solían conceder, sin arriesgarse a más. Todo ello en contra de los intereses de los armadores que deseaban el máximo número posible de apresamientos. Menciona también los casos en que los marineros, que disponían momentáneamente de suficiente caudal, se negaban a embarcarse en nuevas expediciones³⁶⁰.

La poca disciplina de los marineros era la causa de que los armadores corsarios obtuvieran la jurisdicción civil y criminal sobre ellos con las Ordenanzas de Corso de 1621, a fin de poderlos controlar. Jurisdicción que con la creación de la Escuadra Real del Norte se traspasaría a una autoridad superior, al Superintendente de la Escuadra, con un claro propósito de incrementar, tanto el control sobre la marinería como su sometimiento a los oficiales de los barcos corsarios, que no se olvide, nombrados por los armadores, servían siempre a sus intereses. Por supuesto, esta situación no debía agradar en absoluto a los marineros, quienes, en caso de disputas con sus oficiales o armadores, debían dirimirlas ante el Superintendente, que, en general, favorecía a los armadores. Esta indefensión ante los abusos de los armadores y de sus oficiales debió empujar en 1641 a Juan de Olarria, marinero

ministerios, de cuyo servicio tanto se necessita. Y porque estas razones que propone y por evitar prolixidad, no expresa otras, no an tenido ni tienen otro motivo, sino el servicio de su magestad y el bien y conservación de esta provincia...” (A.G.G.-G.A.O., R.24).

358 A.G.G.-G.A.O., R.25.

359 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 72. Véase el documento nº11 del Apéndice Documental.

360 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 54, 115-118.

de San Sebastián, a acudir al tribunal del Corregimiento en demanda de justicia en un caso de reclamación de soldadas. El patache corsario en que navegaba apresó un navío holandés que fue conducido al puerto de Ostende, donde fue vendida. Reclamaba al capitán Nicolás Rafael, propietario de patache, la entrega de 30 reales de a ocho, que le correspondía de soldada de los beneficios de la venta. El capitán Nicolás Rafael alegó que el Corregidor carecía de jurisdicción en este caso, pues los corsarios, por privilegio real, estaban exentos de la jurisdicción ordinaria, siendo el Superintendente de la Escuadra Real del Norte el único juez competente. Olarria replicó que este caso no atañía al corso en sí, que era una simple demanda de salarios. Pero, de acuerdo con las Ordenanzas de Corso y las de la Escuadra Real del Norte, el capitán Rafael estaba en lo cierto, pues claramente se expresaba que los marineros corsarios estaban sometidos a la jurisdicción del Superintendente en todas las causas civiles y criminales suscitadas en mar o en tierra. Este pleito constituye una prueba más acerca de las razones que empujaron a los armadores y a las autoridades de Gipuzkoa a aceptar el traspaso jurisdiccional a manos del Superintendente: la imperiosa necesidad de someter a la marinería a una autoridad especial a fin de conseguir menguar su indisciplina y someterlos a sus intereses. El Corregidor, a pesar de las alegaciones del capitán, sorprendentemente decidió continuar viendo el caso, de manera que el proceso continuó³⁶¹. Con todo, este pleito no deja de ser una rara excepción, pues la inmensa mayoría de los pleitos relacionados de alguna manera con el corso fueron vistos por el Superintendente hasta fines del siglo XVII, cuando se rompió su privativa jurisdicción, como anteriormente se estudiaba.

A medida que los privilegios y exenciones, que se iban obteniendo desde 1639, contribuían a la recuperación de las restantes actividades marítimas, el corso fue progresivamente languideciendo, pues dejó de ser un instrumento indispensable en manos de los interesados en dichas actividades, en este caso, para asegurarse la disponibilidad de la suficiente marinería. Ello no significa que fuese arrinconado del todo. Interesaba que continuara existiendo de una forma más o menos activa o latente según las circunstancias de cada momento, para recurrir a su uso, por ejemplo, como efectiva arma de disuasión a la hora de firmar los Tratados de Conversa con Lapurdi. En lo que a la marinería se refiere, el supuesto fomento y desarrollo del corso continuó siendo un eficaz instrumento dialéctico en manos de las autoridades de la Provincia para limitar aún más la presión de la Armada, especialmente, sobre aquellos marineros que no se hallaban comprendidos en las exenciones de 1639, es decir, aquellos que no se empleaban en las pesquerías. Así en 1647, con el pretexto de que las levas de marinería para la Armada no perjudicaran la disponibilidad de marineros para el corso, la Provincia obtuvo una Real Cédula que le autorizaba a nombrar personas que se encargasen de colaborar con las autoridades de la Armada en la ejecución de las levas³⁶². Constituyó otro paso más

361 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 1066.

362 “Por quanto por parte de la muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa se me ha representado que siendo tan corta la vezindad de su poblacion que neçesita de sus naturales para su precisa conserbacion y defensa particularmente en las oçassiones pressentes de guerras por mar y tierra siendo muy considerable el servicio que me hazen los lugares maritimos con los vaxeles de guerra que andan al corso quitando a los enemigos nuebas pressas y limpiando de corsarios sus costas, se halla ymposibilitada de su conserbacion por la continuacion de este servicio por caussa de las nuebas lebas de marineros que se hazen...// (fol. 1º r.)... He resuelto que para las levas de marineros que de aqui adelante se hizieren en ella para la tripulacion de los vaxeles de mi Armada del mar ozeano nombre la dicha provincia perssonas que asistan a los ministros a quien yo mandare // (fol. 1º v.) cometerlas como se ha hecho este pressente año

dado por la Provincia en la obtención de la facultad para la administración de los alistamientos en Gipuzkoa, que se alcanzaría plenamente para las décadas finales del siglo XVIII. Todo ello para mitigar los efectos de las levas y evitar que fuesen perjudiciales a los principales intereses económicos.

Este proceso de apropiación de la administración de los alistamientos de marineros por las autoridades de la Provincia no estuvo exento de dificultades. A partir de la extinción de la Escuadra Real del Norte, hecho ya consumado hacia 1677, todas las facultades administrativas y jurisdiccionales hasta entonces correspondientes a la Superintendencia de dicha Escuadra fueron adscritas al Capitán General de Gipuzkoa. Ello implicaba que las autoridades militares recuperaban el control y la disponibilidad sobre los recursos de las actividades no comprendidas en las exenciones de 1639, especialmente del corso. El temor de que esta circunstancia desembocara en un nuevo incremento de la presión y de los procedimientos abusivos de la Armada por proveerse de marineros en Gipuzkoa, en grave perjuicio del conjunto de su economía marítima, se hizo más acuciante tras el estallido de la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697). Ello impulsó a los comerciantes e inversores navales así como a las autoridades de Gipuzkoa a iniciar, a partir de 1690, sus acciones en pos del traslado de la jurisdicción sobre el corso a manos de las justicias ordinarias, como anteriormente se describía. Estas acciones se combinaron con la intervención directa de las autoridades de la Provincia en la ejecución de las levas de marinería que la Corona solicitaba, todo ello para evitar la acción del Capitán General y de las restantes autoridades de la Armada. Así, en julio de 1690, a fin de alistar los 100 marineros solicitados para la Armada, la Diputación, reunida en San Sebastián, ordenó el cierre de los puertos de la ciudad y la detención de las siete fragatas y dos chalupas corsarias que, a la sazón, se hallaban en su puerto hasta completar la leva³⁶³. Es decir, las autoridades de la Provincia recurrían al empleo de prácticas abusivas, similares a las que motivaron a principios de siglo que los participantes en la economía marítima promovieran la exención de las principales actividades y la eliminación del control y de la disponibilidad sobre los recursos humanos y navales de manos de las autoridades de la Armada. Pero la diferencia estribaba, precisamente, ahí, en que ahora eran las autoridades de la Provincia las que cometían los abusos, que nunca llegarían a perjudicar en serio los intereses de los principales armadores e inversores de Gipuzkoa. En aquellas circunstancias el corso se consideraba como la actividad económica menos interesante en comparación con otras mucho más boyantes y lucrativas, como el comercio o las pesquerías, y, consecuentemente, fue la que experimentó la carga de los alistamientos realizados por la Provincia.

En 1692, tras la solicitud de una nueva leva de 150 marineros, la Provincia recurrió de nuevo a procedimientos abusivos que afectaban especialmente a la actividad corsaria. Tras detener y embargar todas las fragatas corsarias, se ordenó a las autoridades de los municipios de la costa que procedieran a alistar a todos los marineros que hubiesen ya recibido las soldadas adelantadas que les concedían los armadores corsarios y que, en caso de que se

y que los dichos ministros procuren hazerlas con la mayor suabidad y satisfacion de la Provincia que fuere posible...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/40).

363 A.G.G.-G.A.O., R.36; JD IM, 2/11/59.

negasen a acudir al servicio, se les embargasen dichos adelantos. Pero los marineros corsarios no se mostraban dispuestos a transigir con el canje y, tal como informaba el alcalde de Zumaia a la Provincia, tampoco se mostraban dispuestos a acudir a servir en los buques de la Armada, ni a entregar a las autoridades los adelantos salariales que percibieron de los armadores corsarios³⁶⁴. En suma, fueron las propias autoridades de la Provincia las que acabaron con la exención de servir en la Armada que las tripulaciones corsarias habían gozado desde principios del siglo XVII. Este celo de la Provincia buscaba contentar a la Corona y a las autoridades de la Armada, a fin de evitar su intervención en la ejecución de los alistamientos, que hubiera resultado muy lesiva para los intereses de los principales armadores e inversores de la costa. Pero todo ello a costa de sacrificar los intereses y el bienestar de la marinería guipuzcoana, que, una vez más, era expuesta a los peligros derivados de servir en buques de guerra en plena guerra contra la entonces poderosa armada francesa. Efectivamente, tanto la Corona, que remitió una Real Cédula agradeciendo este celo de la Provincia, aplicado en el embargo de los barcos corsario, como el Capitán General se mostraron muy satisfechos con su proceder³⁶⁵.

El descontento de los marineros corsarios con la acción de los armadores y de las autoridades, unido a la separación de la jurisdicción sobre el corso de las facultades del Capitán General, hizo temer a las autoridades, especialmente de San Sebastián, que desembocara en el incremento de la actitud poco disciplinada y sumisa de los marineros, circunstancia que estimaban podía poner en peligro la continuidad de las inversiones en el corso. Así lo expresaron los alcaldes de San Sebastián en el memorial remitido a la Provincia en 1691, relatando en diez puntos los problemas y dificultades que hallaban para ejercer la jurisdicción sobre el corso. Consideraban que, sin la amenaza de los castigos impuestos por la autoridad militar, los armadores se hallaban expuestos a las excesivas reclamaciones salariales y laborales de los marineros, así como a prácticas abusivas, como no embarcarse en los barcos corsarios tras haber cobrado los adelantos, o negarse a trabajar más allá de lo necesario para cubrir los adelantos salariales, e incluso a eventuales motines³⁶⁶. En el

364 "...Luego que rezevi la carta de VS puse en execusion lo que por ella me hordenava VS y aunque he solisitado por todos los medios pusibles para que la jente de esta villa que tiene rezevidos los prestamos para yr al corso en la fragata del cappitan Pedro de Eçaval se alisten para yr a servir a su Magestad en los navios de la Armada que estan en el puerto de los Pasajes, no a sido posible conseguir que vaya ninguno ni tanpoco a que buelvan los reales que tienen perçevidos para depositarlos segun VS me previene responden que tienen gastados y no tienen por donde en estos terminos VS vea lo que devo obrar en la materia..." (A.G.G.-G.A.O., 2/11/61).

365 El Capitán General comunicaba a la Provincia su satisfacción expresando acerca de las tripulaciones alistadas para los buques de la Armada que debían zarpar de Pasaia, que, "...Lo que puedo asegurar a VS es tienen muy buena marineria y la del distritto de VS muy abenttaxada que todos me dizen nunca la an vistto salir de estta calidad ni tan numerosa pues ha exzedido al numero // (fol. 1º r.) de las 150 plazas..." (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/61).

366 "Reparos que se ofrezan a los alcaldes de la ciudad de San Sebastian en el conozimiento de las causas de pressas para que la Diputazion de esta muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa con el sentir de sus consultores como lo tiene acordado en su junta particular de 31 de mayo de esta presente año, se sirva darles la orden del modo que se an de gobernar sin faltar a su obligazion... // (fol.1º r.)

...8. Yttem De ordinario acontece que algunos de los que se alistan para corso despues que an reçevido sus prestamos faltan a su obligazion y dexan de embarcarse perjudicando a los armadores, y siendo los tales de diferentes partes y lugares hallan los alcaldes la imposibilidad de proceder contra ellos, quedando sin el castigo devido y perjudicados los armadores, deseando ocurrir al cumplimiento de su obligazion desean saver lo que deven obrar.

9. Yttem Subcede que actualmente que la jente de mar despues de haver recebido largos prestamos y embarcado

dictamen dado en consecuencia por el licenciado Echanagusia, como anteriormente se aludía, se expresaba que, en lo sucesivo, deberían ser las justicias ordinarias las que impartieran justicia en estos casos e impusieran los mismos castigos que anteriormente aplicaba la autoridad militar³⁶⁷, incluidos, por tanto, las penas máximas que se aplicaban a los amotinados y que los alcaldes de San Sebastián hacían mención en su memorial.

Con el propósito de atajar estos abusos y de controlar a las tripulaciones corsarias, el conjunto de los comerciantes y armadores corsarios de San Sebastián elevaron a la Corte un memorial en 1693 solicitando la aprobación de un reglamento que habían elaborado al objeto. Por una parte, algunas de las medidas atañían a las condiciones salariales y obligaciones laborales de las tripulaciones: se regulaban las cantidades máximas a percibir por los distintos oficiales y tripulantes en concepto de gratificaciones suplementarias; proponían que se obligara a las tripulaciones a servir ininterrumpidamente hasta el agotamiento de los víveres, pertrechos y municiones que componían el armazón de los barcos corsarios, incluso en los casos en que por accidente tuviera que ser repuesto parte del armazón; en los casos en que actuaran varias fragatas en conjunto no se admitiría la concesión de gratificaciones suplementarias; y en estos casos las presas serían conducidas al mando de un único cabo de presa, aunque cada fragata deseara situar sus propias guardas y cabos de presa, en cuyo caso deberían repartirse lo correspondiente a un único cabo con su dotación. Por otra, se concedían algunos incentivos a las tripulaciones: se autorizaba la rapiña o “pendolaje”³⁶⁸, únicamente sobre los efectos personales de la tripulación apresada, nunca sobre la carga; en el caso de apresamientos cometidos tras enfrentamiento armado, los armadores de la fragata corsaria obsequiarían al capitán con una joya; y en el caso de apresamiento sin combate únicamente se entregaría al capitán un ancla y un cable. Por último, para asegurar el cumplimiento de estas normas y el control de las tripulaciones por las autoridades, los armadores, en lo sucesivo, deberían remitir a las justicias ordinarias la lista de los tripulantes con expresión de las gratificaciones asignadas³⁶⁹.

Como ejemplo de incumplimiento de contrato por los marineros corsarios, en 1706 el capitán Esteban de Urrizti, vecino de Hendaya, demandó ante el tribunal del Corregimiento a varios marineros de Irun que no se habían embarcado en su fragata *Duque de Borgoña* a pesar

buelben al puerto sin cumplir con su obligacion, ni querer bolber sin nuebos prestamos quedando gravemente perjudicados los armadores que dieron vastimentos y peltrechos a lo menos para dos meses, y buelben dentro de ocho dias o diez con supuesto de haverse amotinado la jente contra el capitan y cavos, y siendo esto delicto que merece severo castigo dessean saver de la forma que deven proceder, por que aun los señores Generales Superintendentes con la absoluta los castigan y lo tiene de suerte que pocos se atreven a cometer estas desordenes no pudiendo los alcaldes proceder en aquella forma, y aunque presumen ocurriran otros muchos a los [que] se les ofrezan los expressados de suso por aora; Y la Provincia tomara la resolucion que mas combenga porque se procure executar...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/45).

367 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/46.

368 Acerca de estos comportamientos abusivos de los corsarios vascos que rozaban los actos de piratería véase: RILOVA, C.: “Notas sobre la piratería en aguas del Golfo de Bizkaia en el siglo XVII”, *Bidebarrieta*, XI (2002), pp. 273-290.

369 OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 380-383.

de haberles entregado los usuales adelantos salariales. En vez de ello, se embarcaron en la fragata *San Sebastián*, del armador Juan de Mendinueta, al que también incluyó en la demanda. La causa de este proceder fue una represalia emprendida por Mendinueta, pues las autoridades francesas habían retenido a 17 marineros labortanos que había contratado para navegar en su fragata, a pesar de que también habían percibido los adelantos. A pesar de las alegaciones de Mendinueta y de la presentación de pruebas que certificaban las gestiones que había emprendido en Lapurdi para que se le permitiera el embarque de los 17 marineros, el Corregidor sentenció a favor de Urrizti, condenando a los marineros de Irun a la devolución de los adelantos³⁷⁰.

Ciertamente, las condiciones laborales de los marineros, en muchas ocasiones, dejaban mucho que desear y los comportamientos abusivos eran habituales por el generalizado espíritu de rapiña y ganancia rápida que imperaba en las tripulaciones de corso. A los abusos de los oficiales hay que sumar el escaso espíritu solidario existente entre los propios marineros. Un pleito suscitado en 1706 ante el alcalde de Hondarribia constituye un ejemplo muy ilustrativo al respecto. El capitán Bautista de Pinero impuso una demanda al capitán Santiago de Erasun Sarrallarena, alias “Sarrallero”, reclamándole la entrega de 16 soldadas correspondientes a las presas que cometió el bergantín *Nuestra Señora del Rosario*. Sarrallero se negaba a entregarle la cantidad demandada por que en el tiempo en el que se efectuaron los apresamientos el capitán Pinero estuvo ausente por enfermedad, siendo él su sustituto. Temiendo que el capitán Pinero ganara en su demanda, Sarrallero procedió a demandar a los capitanes corsarios Nicolás de Elizalecu, Miguel de Yarzararai, Gabriel de Sierra y Carlos de Sorondo, todos vecinos de Hondarribia, en cuyas embarcaciones se hallaban repartidos los tripulantes que a sus órdenes sirvieron antes en el *Nuestra Señora del Rosario*. Solicitaba que de las soldadas correspondientes a dichos marineros se retuviera una parte para completar las 16 soldadas demandadas por Pinero. Efectivamente, Sarrallero estimaba que la decisión de no entregar las soldadas a Pinero fue adoptada de común acuerdo por toda la tripulación y que, en consecuencia, en caso de que fuera apremiado a su pago, deberían hacerlo entre todos, entregando cada uno su rata parte³⁷¹. Una representación de los marineros implicados alegó que no les correspondía a ellos la entrega de parte alguna, a lo que replicó Sarrallero que por no haber recibido el capitán Pinero sus soldadas todos los tripulantes habían obtenido mayores ingresos y que no era justo que ahora fuese él el único en tener que pagar las 16 soldadas que reclamaba Pinero³⁷². Aunque algunos de los marineros interrogados negaban

370 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 1359.

371 “...esttoi espuestto a que el dicho Pinero me pueda condenar en su prettencion y presisarme a que le pague dichas diez y seys soldadas, siendo assi que se deveran prorrattear entre mi y la xentte con que navegue, maiormente quando aquella fue de dicttamen, no se le comunicasse cossa de dicha repartizion al dicho Pinero, y postteriormente de viaxes que an echo ttienen que recevir algunos reales de los capitanes Nicolas de Elizalecu, Miguel de Arzagaray, Gabriel de Sierra y Carlos de Sorondo vezinos otro si, y son personas ynabonadas como ttodo es nottorio, y con dificultad bendre a sanear dichas costtas y lo demas que lasttare, Pido y suplico a VM se sirva de mandar a los dichos capitanes Sorondo, Zierra, Arzagaray y Elizalecu que de los reales que ttubieren que dar a los suxettos que conttiene esta lista y memoria de dicha mi xentte Rettengan a ttres reales por soldada, por razon de cada soldada que recibieron, y considero me deveran corresponder para dichos gasttos y para en casso que fuere condenado a la paga por dicho Pinero, y los depositen en persona lega, llana y abonada...” (A.M.F., E, 7, I, 24, 14).

372 “...fue de dictamen no se le diesen ni havia razon para que desfrutase de su trabajo; y porque si se le hubiesen dado se les havia de dar de menos respective y asi no les hubiera tocado tanto quanto les toca; Y porque les comunico

que se les hubiese pedido su consentimiento para no pagar las soldadas al capitán Pinero, otros admitieron que lo consintieron. Con todo, el alcalde de Hondarribia desestimó la demanda del capitán Sarrallero.

Entre las causas que motivaron la decadencia del corso avanzado el siglo XVIII, además de las ya mencionadas a lo largo de este capítulo, se debe mencionar la drástica disminución de la disponibilidad de marineros para las acciones corsarias a causa de su masivo empleo en la Compañía de Caracas. Es decir, se produjo un fenómeno paralelo a lo observado en la pesca del litoral de Gipuzkoa. Muestra del progresivo desinterés de los comerciantes, armadores y autoridades de Gipuzkoa por la actividad corsaria, en vez de proceder a invertir capitales o fomentar más su desarrollo se valían del progresivo estado decadente del corso como argumento dialéctico para promover la obtención de privilegios y exenciones que beneficiaban a otras actividades marítimas. Efectivamente, en las Juntas Generales de 1740, reunidas en Getaria, la comisión creada para proponer un reglamento de exenciones para servir en la Armada estimaba que debían ser exentos los oficiales de los barcos de la Compañía de Caracas y de los balleneros, así como los carpinteros, arponeros y maestros de chalupa. Paradójicamente, fundamentaban esta petición exponiendo las graves consecuencias que acarreaban las excesivas levas de marinería, especialmente, en la actividad del corso, aunque no proponían ninguna exención para los corsarios³⁷³. Lejos quedaban ya los tiempos en que el corso constituyó uno de los principales instrumentos para evitar que la disponibilidad de la marinería guipuzcoana recayera exclusivamente en manos de las autoridades de la Armada. El corso se veía desprovisto de la suficiente y adecuada marinería, pues los más cualificados servían en otras empresas como la Compañía de Caracas, y los restantes estaban sometidos a las levas de marinería, que, como se ha visto, desde fines del siglo XVII se cebaban también en las tripulaciones corsarias. En lo sucesivo, los pocos armadores corsarios que aún continuaban activos se vieron precisados a recurrir, incluso, a la Corte para conseguir que las autoridades municipales y provinciales les autorizaran a contratar los marineros que precisaban en sus barcos. Es el caso de don Martín de Zabaleta, vecino de Hondarribia, que en 1740 tuvo que recurrir a la obtención de una Real Orden para que la ciudad autorizara el alistamiento entre sus vecinos de la tripulación necesaria para su fragata *Nuestra Señora del Carmen y de las Ánimas*³⁷⁴.

la introducion del dicho pleito ademas de ser notorio; y aunque en el pidio fuesen çitados se le nego su pretenssion; Y porque haviendo seguido dicha causa por venefiçio y caussa comun, no ay razon para que mi parte supla por si los gastos del dicho pleito sino es rateados segun las soldadas que llevo y assi tambien sus compañeros; y porque todabia es consiguiente a de haver otros gastos hasta la finalizacion de dicha causa; // (fol. v.) Y porque si se diese lugar a la pretenssion contraria, y tiene efecto la de Piñero vendria mi parte a tener daño en vez de utilizarse, porque le debiera dar al dicho Piñero las diez y seis soldadas que recibí...” (A.M.F., E, 7, I, 24, 14).

373 Informaba la comisión que la Provincia se hallaba imposibilitada de aportar la leva solicitada “...respectto de estar empleados en el servicio cerca de dos mil marineros. La falta grande que hai de ellos se conoze mui bien en que las fragatas de corso salen con menos gente que las que nezesittan y estas no de la calidad que deviera ser por componerse la maior partte de mozos que no son de profesion de mar; de donde proviene que el corso no se haga con el rigor que se deviera (ILEGIBLE) // (fol. 1º r.) de que otros armadores dexan de armar al corso por no haver marineros con que poder tripular sus fragatas...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/76).

374 A.M.F., E, 6, V, 1, 6.

8. CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONAMIENTO DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL MARÍTIMA

“2/ *Itsatsuco herrian bada etche lindoric,
bainan ez Zubeleten batere pareric,
jauregui noblea da çutaz loriatcen,
çuc baituçu, Madama, haguiz ohoratcen.*

3/ *Zuaznabar Daragorri icen ospatuac,
alde guehienetan bidez aiphatuac,
çuc ditutçu çu baitan batetara biltcen
dagoten ohorea duçu merecitcen.*

4/ *Españiac eremu hedatuac ditu
bi munduac erreguec bere meneco tu:
cein da hetan comarca non çure ascasia
ez baita aiphatua eta handietsia?*

5/ *Ernanin Zuaznabar, Zubelet Laphurdin;
chume handita dire laudatuac berdin:
non nahi guertha nadin, nora nahi nohan,
çuen omen ona da gucien ahoan.”¹*

1 Versos de alabanza de la nobleza y grandezas de los linajes de Zubelet, Daragorri y Zuaznabar, elaborados hacia finales del siglo XVIII por Martin Duhalde (URKIZU, P.: *Bertso zahar eta berri...*, op. cit., pp. 175-176)

8. CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONAMIENTO DE LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL MARÍTIMA

En los capítulos anteriores de este trabajo de investigación se han analizado el origen, desarrollo y características de los conflictos de intereses acaecidos a lo largo de la Edad Moderna en el seno de las principales actividades que englobaban la economía marítima de Gipuzkoa. De los protagonistas de la citada economía tan sólo se ha estudiado su vertiente de agentes de los conflictos o enfrentamientos de intereses. Evidentemente, esta investigación no se puede dar por zanjada sin arrojar más luz sobre las características, funcionamiento y evolución de los “grupos” de intereses comunes y contrapuestos a otros que hasta ahora se han ido citando a lo largo de los capítulos previos. No es la intención de este último capítulo el establecimiento, partiendo del estudio de los citados grupos, de una trasnochada clasificación o estratificación en categorías sociales, que, supuestamente, articulaban la sociedad del litoral guipuzcoano y que, en consecuencia, sirviesen al historiador para explicar el funcionamiento de dicha sociedad en función de esas categorías. Estos “grupos” no constituyen, ni mucho menos, ninguna entidad legalmente definida ni permanentemente estructurada, de manera que no es aceptable el concepto de que fuesen sujetos permanentes y principales del funcionamiento de las sociedades del litoral guipuzcoano. Al contrario, constituyen agrupaciones temporales, o mejor eventuales o circunstanciales, de personas de origen económico y social diverso con el objeto de la consecución de unos intereses muy concretos². Con todo, la satisfacción de dos perentorias necesidades justifican de pleno la razón de ser de este capítulo: en primer lugar, precisamente, para conjurar de manera definitiva el mencionado peligro de suscitar o promover una falsa idea acerca del carácter absoluto, permanente, constante e inmutable de los citados “grupos”; y en segundo lugar a fin de conocer la articulación, la composición y los vínculos de los miembros integrantes de los mencionados “grupos” y de éstos últimos entre sí³.

No se pretende, de ninguna manera, la elaboración de una reconstrucción de los modos de estructuración y funcionamiento de las sociedades marítimas de la Gipuzkoa de época moderna. Simplemente, para entender el funcionamiento y la evolución de la economía

2 En este sentido es muy conveniente tener presente la advertencia lanzada por Imízcoz y Angulo de que, “...Al pasar de la descripción de la sociedad por categorías a la explicación de la acción social, se corre el riesgo de tomar a esas categorías como actores de la vida social, como si los <<grupos sociales>> predefinidos fuesen grupos reales de funcionamiento y acción colectiva. No cabe duda de que la <<condición social>> y la diferencia de intereses son factores esenciales del juego social. Sin embargo, no suponen automáticamente ni una unidad de acción, ni una vida común, ni un funcionamiento colectivo para los que definimos como <<grupo social>>. Es más, tomando acríticamente a los <<grupos sociales>> como actores sociales, se puede estar agrupando a gentes que en realidad no tengan un funcionamiento común o, al contrario, separando u oponiendo a gentes que tienen un funcionamiento común. Se puede estar separando automáticamente a gentes que, siendo diferentes, y por tanto formando parte de diferentes de nuestros <<grupos sociales>>, puedan estar vinculados en la vida social y actuar en común...” (IMIZCOZ BEUNZA, J.M. - ANGULO MORALES, A.: “Burguesía y redes de relaciones..., op. cit., pp. 38-39).

3 Efectivamente los dos investigadores que se acaban de citar advierten al mismo tiempo de que “...Individuos y relaciones interpersonales sí, pero hay que evitar la deriva que llevaría a una desestructuración de la sociedad, del <<grupo social>>, en favor de una multiplicación de individualidades sin configuración colectiva, y a un desmigajamiento de las estructuras sociales en microestructuras o en simples interacciones entre individuos...” (IMIZCOZ BEUNZA, J.M. - ANGULO MORALES, A.: “Burguesía y redes de relaciones..., op. cit., p. 39).

marítima desde el punto de vista de los choques entre distintos intereses es imprescindible atender a la composición, características y articulación de los citados “grupos”. Al analizar los eventuales conflictos y conjunciones entre distintos intereses se ha hecho hincapié en que esa interacción dio como fruto el establecimiento de un “sistema de organización de la economía”, heredera del sistema proveniente del Bajo Medievo, que evolucionó a lo largo de los siglos XVI y XVII hasta transformarse en un renovado “sistema” a principios del XVIII. Para conocer el origen y las razones de los intereses en juego, que hasta el momento tan sólo se han atendido en su faceta de confrontación, se debe analizar la composición y el funcionamiento a lo largo del tiempo del citado “sistema de organización”. En suma, se debe comenzar por estudiar los “grupos”, es decir, el conjunto de agrupaciones, empresas, cofradías, consulados y órganos de decisión que protagonizaron el desarrollo de la economía marítima de Gipuzkoa y conformaban su “sistema de organización”. El concepto de “sistema” se debe usar con las mismas cautelas que las mencionadas en el caso del concepto de “grupo”. En este caso, este término se refiere a la articulación del conjunto de factores (empresas, cofradías, otros intereses particulares, instituciones, legislación, etc.) que integraban la economía marítima. No se refiere, de ningún modo, al concepto de “sistema económico”, equivalente al de “modo de producción” marxista, conceptos correspondientes a tendencias historiográficas de cuño estructuralista⁴.

Toda investigación histórica sobre cualquier aspecto de la economía debería dedicar parte de su atención al estudio de las empresas. Mark Blaug indica que “...*el análisis de la función empresarial debe sin duda ser pieza esencial en los estudios de economía...*”, de manera que esta investigación de los conflictos de intereses acaecidos en el seno de la economía marítima guipuzcoana de época moderna no puede permanecer al margen del citado análisis de la función empresarial. Alguien objetará, quizás, que no es apropiado o correcto sostener la existencia de empresas y de empresarios durante la Edad Moderna⁵. Por supuesto, todo depende de las definiciones de los términos empresa y empresario a las que se recurra. Efectivamente, ni la ciencia económica, ni la historia empresarial han alcanzado la formulación de unas definiciones aceptadas en general o satisfactorias para las distintas tendencias de investigación⁶. Mark Blaug inicia su artículo enumerando las tres distintas funciones atribuibles al empresario, que son la aportación de capital, la diaria administración del negocio y el poder de tomar decisiones. Pero pudiéndose contratar en el mercado tanto el

4 De todas maneras el concepto de “sistema” se debe emplear con suma precaución, tal como advierte Bastida refiriéndose a su síntesis sobre el funcionamiento de los manager del sistema económico socialista: “...La síntesis anterior parteix de la <<lògica del sistema>> una mica en abstracte. El sistema en concret s’escapa, amb relativa freqüència, de la seua pròpia lògica: llacunes, contradiccions, economies paral·leles, etc. El manager socialista ha de resoldre aquestes contradiccions i omplir les llacunes decidint per si mateix, acudint a pràctiques que, des de la lògica de la planificació centralitzada, caldria qualificar com a reprovables, però que en molts casos són les que realment aconseguen que l’economia continue funcionant (encara que en altres casos hi introdueixen disfuncions)...” (BASTIDA, B.: “Mercat sense mercaders?”, *Els espais del mercat. II col·loqui internacional d’història local. València, 23, 24, 25 i 26, abril, 1991*. València: Diputació de València, 1993, p. 160.).

5 Alberto Angulo se hace eco de la extrañeza que produce el uso del término “empresa” aplicado en períodos anteriores a la época contemporánea, a raíz, quizás, de sus connotaciones de “modernidad” (ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 101-102).

6 BLAUG, M.: “Marx, Schumpeter y la teoría del empresario”, *Revista de Occidente*, V (1983), p. 117.

capital como los administradores es evidente que la principal función definitoria del empresario es la decisoria. El empresario no es equivalente a capitalista o a administrador, fundamentalmente, es quien está dispuesto a tomar diversas decisiones estratégicas, como invertir o no, expandirse o no, participar en determinados mercados, etc.⁷. Tras un repaso del surgimiento y desarrollo de la teoría del empresario concluye que existen algunas características definitorias del empresario generalmente aceptadas; es empresario aquel que asume los riesgos provenientes de la incertidumbre no asegurable⁸, que coordina todos los recursos económicos -capital, infraestructuras, mano de obra, etc.- y que toma las decisiones estratégicas, aplicando las oportunas innovaciones⁹. En suma, características que se pueden englobar bajo la más general de todas, la de que el empresario es quien tiene la responsabilidad de la toma de decisiones. Decisiones que no constituyen más que la aplicación efectiva de determinados intereses y estrategias acordes y son la causa última de los conflictos que este trabajo de investigación analiza. La labor de coordinación empresarial consistiría por tanto en aunar distintos recursos económicos asociados a intereses distintos -en ocasiones incluso opuestos- para alcanzar a realizar una “empresa” o acción emprendida para la consecución de algunas expectativas comunes o asociadas¹⁰.

La empresa constituye una conjunción de recursos económicos, coordinados por el empresario, e imprescindibles para la materialización en el mercado de las expectativas correspondientes a todos los individuos que engloba: los empresarios sus beneficios, los dueños de las infraestructuras sus rentas, los capitalistas sus intereses y la mano de obra sus salarios. Tal como señala Giulio Sapelli, las empresas son organizaciones administrativas que interconectan las tecnologías, los capitales y los mercados, al tiempo que constituyen asociaciones de personas, que no actúan por pura racionalidad económica, así como un sistema de roles, reglas y procedimientos que rigen las relaciones de las personas con la organización¹¹. Estas definiciones tan amplias y nada específicas de empresario y de empresa

7 BLAUG, M.: “Marx, Schumpeter y la teoría del empresario...”, op. cit., p. 117.

8 Los “riesgos” pueden ser calculados y ser cubiertos mediante la suscripción de un seguro, de manera que constituyen un coste más de la producción. La incertidumbre no puede ser objeto de un cálculo objetivo pues deriva del acto de tomar las decisiones. Es decir, en toda decisión empresarial existen riesgos incalculables que, en caso de éxito, dan lugar a los beneficios y en caso de fracaso, a las pérdidas; ambos sucesos dependen además frecuentemente de las decisiones adoptadas por el empresario en función de determinadas expectativas (BLAUG, M.: “Marx, Schumpeter y la teoría del empresario...”, op. cit., pp. 124-126).

9 Concluye que, “...No hay aún consenso entre los economistas sobre la teoría empresarial. Es evidente que el empresario es aquella persona que asume los riesgos asociados con la incertidumbre no asegurable; es coordinador de recursos económicos, toma las grandes decisiones y realiza innovaciones; lo que se discute es si necesita ser propietario de una empresa, capitán de industria, administrador, contratista de factores de producción y fuente de capital financiero, o si ha de ser concebido más generalmente como un arbitrajista, o si simplemente es empresario cualquier persona que asigna recursos entre empleos alternativos en condiciones de desequilibrio...” (BLAUG, M.: “Marx, Schumpeter y la teoría del empresario...”, op. cit., pp. 129-130).

10 Volviendo a las investigaciones de Angulo, señala, agudamente, que el término empresa, “...era un término muy conocido y usado en esta época (se refiere al siglo XVIII) aunque con un sentido diferente. Habitualmente, con esta expresión se referían a una multiplicidad de negocio; desde el arrendamiento de unas rentas hasta las actividades de un comerciante...” (ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 101-102).

11 SAPELLI, G.: “La construcción social e histórica de la empresa: para un nuevo modelo teórico”, en: COMÍN, F. - MARTÍN ACEÑA, P.: *La empresa en la historia...*, op. cit., pp. 476-477.

permiten englobarlas en su seno y calificarlas como tales, sin ningún atisbo de duda, también a las organizaciones dedicadas a distintos negocios de época moderna. Es más, se puede considerar, a juzgar por la producción literaria relativa a la historia empresarial, que el uso del término empresa para referirse a las organizaciones económicas de la Edad Moderna constituye ya una teoría aceptada entre los historiadores que se dedican a la investigación de esta rama de la Historia¹². Partiendo de este marco definitorio, se debe descartar la idea de que la voz empresa aluda exclusivamente a las unidades productivas surgidas a partir de la Revolución Industrial. En este sentido, tampoco es admisible la aplicación del término únicamente para referirse a las grandes compañías de capital fijo surgidas a lo largo de la Modernidad. Las de capital circulante que convivieron con las primeras durante toda la Edad Moderna -y en Gipuzkoa fueron las únicas existentes hasta el siglo XVIII-, deben ser comprendidas bajo la denominación de empresa. Efectivamente, al frente de las compañías dotadas de capital circulante y establecidas para un corto plazo de tiempo había personas o empresarios que asumían las incertidumbres, tomaban las decisiones que juzgaban oportunas y coordinaban los recursos económicos necesarios: establecían compañías con otros empresarios, contrataban los capitales de explotación precisos, arrendaban los medios de producción e infraestructuras necesarias, subcontrataban los servicios de otros empresarios y empresas y contrataban la mano de obra precisa. Constituían todo un conjunto de recursos económicos contratados para plazos cortos de tiempo mediante distintos tipos de contratos, pero coordinados para la consecución de unos objetivos determinados, es decir, eran lo que se denomina empresa. En resumen y partiendo de estas definiciones, es innegable y obvio al mismo tiempo la existencia de empresarios y de empresas durante toda la Edad Moderna, es decir, de personas que toman decisiones empresariales, acordes con sus intereses, que implican la asunción de incertidumbres y que coordinan conjuntos de recursos económicos necesarios o empresas.

Precisamente, las discusiones en torno a la definición de estos términos han derivado en distintas tendencias de estudio dentro de la rama concreta de la Historia Empresarial. Partiendo de una historia descriptiva de casos concretos en que se describen los pormenores de determinadas empresas -tarea que de todas maneras no conviene arrinconar- la historiografía poco a poco ha ido sumando tendencias procedentes del extranjero que, en resumidas cuentas, consisten en incorporar más síntesis y más análisis a la Historia Empresarial. La principal transformación experimentada por la disciplina ha consistido en aplicar nuevos contenidos teóricos a los datos empíricos-descriptivos anteriormente conocidos. Comenzando por la “teoría neoclásica”, que considera a la empresa como un agente del mercado que toma sus decisiones de acuerdo con los costes y de la tecnología, nuevas tendencias han tratado de suplir las carencias explicativas de esta teoría, como las teorías de los costes de transacción y de la agencia, propugnadas por Chandler, que inciden en el estudio de la función de reducción de los citados costes, como una de las principales funciones ejercidas por la empresa. Poco a poco han ido surgiendo nuevas tendencias que tratan siempre de superar las limitaciones de las anteriores, como, por ejemplo, el enfoque institucional o contractualista de la empresa, que pone el acento en las soluciones arbitradas

12 Comín y Martín Aceña denominan “empresas preindustriales” a las empresas anteriores al establecimiento de las fábricas capitalistas: COMÍN, F. - MARTÍN ACEÑA, P.: *La empresa en la historia de España...*, op. cit., p. 25.

por las empresas para participar en los mercados imperfectos -aquellos en que no impera la libre competencia ni la regulación ideal-, etc. Últimamente, tienen gran predicamento los enfoques que inciden en aspectos sociales e incluso antropológicos, analizando la relación del funcionamiento de las empresas con las familias y otro tipo de vínculos sociales -de amistad, de parentela, de paisanaje, etc.- y con las estructuras políticas¹³. No es el propósito de este capítulo el optar por una u otra tendencia historiográfica, ni hacer historia de la empresa propiamente dicha. Tan sólo, y volviendo al planteamiento inicial, se pretende recurrir al uso de determinados planteamientos teóricos y de distintos enfoques correspondientes a dicha disciplina, que sirvan de instrumento para la consecución del objetivo principal de esta investigación, que no es otro que el estudio de los conflictos de intereses acaecidos en el marco de la economía marítima en la Gipuzkoa de época moderna¹⁴.

A fin de analizar los objetivos propuestos, este capítulo se articula en tres partes. Primeramente se comenzará por describir y analizar la evolución de las características organizativas de las empresas. Hay que advertir que durante la Edad Moderna y en el espacio guipuzcoano coexistieron al mismo tiempo distintos tipos de empresas o modelos de organización empresarial, desde las compañías de pescadores dedicados a la pesca del litoral, vinculados por lazos de vecindad, amistad y parentesco bajo la dirección de los maestros de chalupa, hasta la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Es más, como más adelante se ahondará, el surgimiento de las grandes compañías del siglo XVIII no supuso, en todos los casos, la ruina de las restantes empresas de capital circulante, ni la aparición de las primeras fue el resultado lógico determinado por la inviabilidad y el agotamiento de las segundas. De manera que, uno de los principales objetivos de esta primera parte será el de ahondar, desde la óptica de la evolución de las características organizativas de las empresas marítimas, en el conocimiento de las causas de la transformación fundamental que supuso la aparición de la Compañía de Caracas. Tal como Sabel y Zeitling advierten es falsa la idea de la unidireccionalidad de la evolución de los sistemas de organización de las empresas; aquella

13 Acerca de las distintas tendencias historiográficas, véanse, entre otros, algunos trabajos de síntesis como: BLAUG, M.: “Marx, Schumpeter y la teoría del empresario...”, op. cit.; CASTEJÓN, R.: “El empresario Schumpeteriano y la Historia Empresarial”, *papeles de economía española*, 17 (1983); COMÍN, F. - MARTÍN ACEÑA, P.: *La empresa en la historia...*, op. cit., pp. 18-33; COLL MARTIN, S.: “Empresas versus Mercados. Un boceto para una historia de la empresa (1ª parte)”, *Revista de Historia Económica*, Año IX, nº 2 (1991); FRAILE, P.: “La Historia Económica de la Empresa como disciplina independiente: Una perspectiva histórica”, *Revista de Historia Económica*, Año XI, nº 1 (1993); VALDALISO, J.M.: “Algunas reflexiones acerca de la Historia Empresarial y su desarrollo en España”, *Revista de Historia Económica*, Año XI, nº 2 (1993).

14 En este sentido, esta investigación secundaria, indudablemente, la propuesta de eclecticismo metodológico de Sapelli, quien juzga indispensable partir de dos imperativos metodológicos a fin de avanzar en el estudio histórico de la empresa: “...El primero es decididamente antirreduccionista. No hay historia sin teoría y viceversa. Y no sólo eso: no existe una disciplina que pueda ser utilizada prioritariamente para la comprensión de los mecanismos del nacimiento y el crecimiento de las empresas. Es necesario, durante un largo período de tiempo, proceder de forma ecléctica según una convergencia epistemológica explícita. El segundo imperativo metodológico es, en efecto, dinámico y evolutivo, porque la historicidad es la esencia de la comprensión del cambio y de las bases para entender la innovación, el desarrollo y la coordinación de las empresas como un conjunto de respuestas, no sólo de adaptación e integración al entorno...

Una vez más, no hay historia sin teoría y viceversa. Los imperialismos disciplinarios han dejado de existir. Es necesaria una fase ecléctica desde el punto de vista metodológico...” (SAPELLI, G.: “La construcción social e histórica de la empresa...”, op. cit., p. 476.).

idea que propugna la existencia de un único proceso evolutivo lógico determinado por los progresos tecnológicos. Añaden que el surgimiento y la evolución de los distintos modelos de organización empresarial son consecuencia de innumerables pequeños conflictos, que ellos califican de “sociales”¹⁵, y que bien se pueden equiparar con los conflictos de intereses que se analizan en este trabajo de investigación.

En suma, los distintos modelos de organización empresarial se corresponden con diferentes intereses y son el resultado de choques o conflictos de intereses sucesivos. De manera que los conflictos no se producen únicamente entre los distintos intereses, eventualmente conjuntados para impulsar cada uno de los distintos modelos de organización empresarial -como por ejemplo los enfrentamientos sucedidos entre los interesados en la Compañía Ballenera de San Sebastián y los interesados en las restantes compañías balleneras de capital circulante-, sino incluso entre los propios intereses, a veces opuestos, eventualmente coaligados u organizados de acuerdo a un modelo empresarial determinado. Por tanto, de nuevo se debe reafirmar que los “grupos” de intereses nunca conforman conjuntos de personas de intereses absolutamente homogéneos y definidos, de manera que constituyen agrupaciones coyunturales de personas cuyos intereses se conjugan para la consecución de determinados objetivos y expectativas concretas. Ello no implica que dicha coincidencia de intereses sea inmutable ante cualquier otro aspecto de la economía marítima, ligado a otras actividades, siendo frecuente el caso de que distintos intereses coaligados para la materialización de un objetivo en una determinada actividad marítima, se opongan y enfrenten a la hora de perseguir sus objetivos particulares en otra actividad distinta.

En segundo lugar, se pasará al estudio de otro tipo de asociaciones profesionales de vital importancia para comprender el desenvolvimiento de las empresas en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa. Se trata de las Hermandades, Cofradías y Consulados, instituciones de muy diversa índole, composición y evolución, pero al mismo tiempo, coincidentes en múltiples aspectos y funciones. Su análisis es imprescindible para el estudio de cuestiones como la disponibilidad de mano de obra de las empresas o las relaciones laborales tanto entre los distintos grupos profesionales, que intervenían en las actividades marítimas, como entre los agentes de desigual estatus y jerarquía que componían las empresas.

En tercer lugar, se procederá al estudio de las características y evolución de la estructura empresarial integrada por el conjunto de relaciones estables entre las distintas empresas de determinadas características organizativas y por los empresarios y grupos de intereses diversos que las componían. El análisis de las características y evolución de la estructura empresarial de cada localidad del litoral guipuzcoano es vital para comprender las del sistema de organización de las actividades marítimas. En este sentido, en el anteriormente citado trabajo de Sabel y Zeitlin, ambos autores sostienen que durante el siglo XIX existieron distintos “sistemas de manufacturación” acordes a las condiciones sociales y a los choques sociales existentes en espacios socio-políticos distintos de Occidente: mientras en algunas zonas se dio paso a una organización empresarial basada en la mecanización y en la

15 SABEL, C. - ZEITLIN, J.: “Históricas alternativas a la producción masiva: Política, mercados y tecnología en la industrialización del siglo XIX”, *Past and Present*, 108 (1985), pp. 133-134.

producción en serie, en otras continuó en vigor el anterior “sistema de manufacturación” que denominan de “máquina-universal”, surgido de la evolución no de la ruptura de la producción artesanal preindustrial; sistema que continuó en vigor y fue capaz de competir con la producción en serie mientras continuó gozando del apoyo y de la existencia del entramado social, político, administrativo e institucional que hacía posible su existencia y viabilidad. Es decir, continuaron existiendo mientras hicieron lo propio las peculiaridades de los sistemas de organización de la economía de esas regiones.

En el caso de la economía marítima guipuzcoana, el sistema de organización de su economía marítima fue el sostén de la estructura empresarial existente en cada localidad antes y después de la creación de la Compañía de Caracas. El surgimiento de esta empresa no sólo supuso una novedad en lo relativo a las características organizativas de las empresas. Fue un exponente de las transformaciones experimentadas por la estructura empresarial del litoral guipuzcoano, que serán analizadas a fin de comprender y contextualizar las transformaciones experimentadas por el sistema de organización de la economía. Sistema integrado por los intereses y redes de vínculos económicos y sociales pertenecientes al conjunto articulado de empresas, o estructura empresarial, y a las distintas instituciones tanto de tipo gremial o profesional -cofradías de oficios o el Consulado de San Sebastián-, como de gobierno local, provincial o estatal. Las transformaciones de este sistema, que no su sustitución por otro distinto, acaecidas durante el siglo XVIII, significaron la aplicación por la estructura empresarial del litoral de otro modelo de organización empresarial, iniciada con la Compañía de Caracas, de manera que el anterior modelo empresarial, según las distintas zonas del litoral y las distintas actividades marítimas, coexistió con el nuevo, sin que se produjera su ruina y sustitución. Es indispensable partir del estudio del funcionamiento y características de la estructura empresarial, es decir, de los vínculos y relaciones entre las empresas, los empresarios y otras personas participantes entre sí, a fin de no conferir un valor absoluto al concepto de “sistema de organización”¹⁶.

Se debe recalcar que el concepto de “sistema de organización”, propuesto en esta investigación, es absolutamente artificial, aunque es preciso recurrir a su empleo a fin de designar y definir el conjunto de relaciones de interdependencia y vínculos existentes entre la estructura empresarial y demás agentes e instituciones de carácter económico, social y político que protagonizaban la economía marítima de Gipuzkoa. Es decir, se trata de un artificio intelectual indispensable para definir, tanto esta realidad del entramado económico-institucional, que posibilitaba el desarrollo de las actividades marítimas, protagonizado por empresas de determinadas características organizativas, como para conocer las causas de su

16 Tal como advierte Sapelli, “...La empresa ha de ser concebida, además de como organización administrativa que realiza la interconexión entre tecnologías, capitales intangibles e interpenetración con los mercados, también como una asociación de personas y como un sistema de roles. La relación entre la persona y la organización no es importante sólo para el análisis antropológico y fenomenológico, sino también porque permite construir esquemas explicativos de los comportamientos diferenciados de las empresas, sustrayéndose a una identificación demasiado rígida entre sistema y actor económico organizado. Si esa identificación existe, habrá que buscarla en cada caso, y sólo construyendo una base de análisis individual se podrá llegar a conclusiones dirigidas hacia la delineación de leyes del crecimiento. Estas últimas deben incorporar las racionalidades ambiguas y las lógicas que escapan a los comportamientos de mercado, de las culturas y de los sistemas de <<sensatez o racionalidad>> de todos los actores que operan en la empresa...” (SAPELLI, G.: “La construcción social e histórica de la empresa...”, op. cit., p. 476.).

transformación. Historiadores como Guy Bois advierten de la necesidad de emprender investigaciones de índole “sistémico” -en su caso para analizar los mercados-, consistentes en insertar los fenómenos a estudiar en el contexto de las estructuras globales de la sociedad y en analizar las relaciones de mutua interdependencia. En suma, tal como este investigador insiste, para el estudio de los mercados se deben “...diseñar modelos, con todo el riesgo que ello comporta. Modelos dinámicos que fundamenten la génesis y la evolución...”¹⁷.

8.1. EVOLUCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL

La descripción de las características organizativas de las empresas y de su evolución constituye una tarea fundamental para conocer las causas que motivan el devenir de cualquier actividad económica de cierta entidad. Estas características organizativas están determinadas por los distintos tipos de contratos establecidos entre los distintos agentes sociales participantes. En el caso guipuzcoano, en más de una ocasión se ha expresado que hasta la erección de la Compañía de Caracas, la organización interna de las empresas se basaba en compañías temporales de capital circulante, siendo la de Caracas la primera compañía compuesta de capital fijo y creada para tiempo indeterminado. Este acontecimiento, que en otros países del occidente europeo como Inglaterra, Holanda o Francia se inició hacia finales del siglo XVI y principios del XVII, en Gipuzkoa se atrasó hasta bien entrado el siglo XVIII. Además, como en esta investigación se ha venido poniendo de manifiesto, a lo largo de todo ese tiempo no faltaron los proyectos para la fundación de diversas compañías de acciones, pero no hallaron los apoyos necesarios entre los interesados en las distintas actividades marítimas. No deja de ser un hecho sorprendente este desinterés de los inversores y armadores guipuzcoanos por crear una poderosa compañía, en un contexto, el de todo el siglo XVII, en que la competencia de las homónimas extranjeras se incrementaba progresivamente. En Gipuzkoa, la organización de sus empresas marítimas continuó basándose en las pequeñas y coyunturales compañías comanditarias; ni siquiera la creación de la Compañía de Caracas y de otras similares supuso la crisis de las antiguas compañías, signo inequívoco de su viabilidad en el marco del sistema de organización de las actividades marítimas existente en Gipuzkoa. Con todo, la eclosión durante el siglo XVIII de diversas compañías fijas constituye un síntoma de las importantes transformaciones experimentadas por el mencionado sistema, de manera que, en el renovado marco, determinadas actividades marítimas, para poder continuar funcionando, precisaron del apoyo de una organización empresarial más estable y poderosa.

Las características de los distintos tipos contractuales suscritos entre los integrantes de las empresas dedicadas a diversas actividades marítimas han sido frecuentemente estudiadas y descritas. La bibliografía específica de cada actividad marítima, citada en capítulos

17 BOIS, G.: “Un assaig sobre el naixement i el desenvolupament de l’economia de mercat al si de la societat feudal”, en: *ELS ESPAIS del mercat. II Colloqui internacional d’història local*. València: Diputació de València, 1993, p. 77. Algunos historiadores extranjeros desde hace ya varias décadas comenzaron a poner en entredicho la creación de modelos económicos para su empleo en análisis históricos, en clara alusión a los métodos aplicados por los historiadores estructuralistas, y reclamaban el uso cauteloso de modelos que incluyesen otras “realidades” más allá de los factores meramente económicos. Modelos que en todo caso deben ser absolutamente refutables (LANE, F.C.: “The role of governments in economic growth in early modern times”, *The journal of economic history*, 35 (1979), pp. 10, 19).

precedentes, recoge ampliamente los mencionados análisis y descripciones. Por tanto, a continuación en vez de proceder a una nueva enumeración y descripción minuciosa de todos los tipos contractuales localizados en los fondos documentales consultados en el curso de esta investigación, se procederá, únicamente, a realizar un estudio evolutivo de algunos tipos contractuales concretos. De manera que tan sólo se seleccionarán aquéllos cuya evolución resulta muy significativa para la explicación y comprensión de la marcha de las distintas actividades marítimas a lo largo del amplio período que abarca este trabajo.

8.1.1. Compañías de capital circulante

Estas compañías se constituían mediante la asociación de diversos socios que, según los casos y las necesidades de cada empresa, aportaban sus servicios, capitales, infraestructuras, medios de producción y mano de obra. En suma, eran compañías comanditarias que agrupaban a varios socios; en general algunos aportaban los medios de producción necesarios -embarcación, instrumentos de pesca, etc.- y otros el capital de explotación para completar la armazón necesaria en una determinada campaña o viaje -ya sea comercial, transportista, pesquera, corsaria, etc.-. Estos socios, a su vez, contrataban por su cuenta otros capitales, bienes, servicios, mano de obra, etc., precisos. Desde el punto de vista contractual predominaban los contratos a la gruesa o “a la gruesa ventura” por los que los socios prestaban sus servicios, capitales, bienes, etc., con la condición de perderlos en caso de pérdida y de obtener un premio o ganancia predeterminado en caso de arribada a buen puerto. Con todo, como se irá viendo, la variedad de situaciones es muy grande; a veces los propietarios de los medios de producción participaban también en parte de la armazón, algunos miembros de las tripulaciones prestaban pequeñas cantidades a los armadores o a los propietarios, etc.

Esta variabilidad de situaciones era provocada tanto por las desiguales circunstancias de los socios agrupados en cada una de las compañías como por las diferentes necesidades inherentes a cada actividad marítima; obviamente, las necesidades monetarias, de infraestructuras y de mano de obra, por ejemplo, de la pesca del litoral no tienen nada que ver con las de las expediciones pesqueras a Terranova y al Ártico o las expediciones comerciales a las Indias. Aunque lo cierto es que en todas ellas cuando precisaban cubrir alguna necesidad recurrían a idénticas prácticas. En este punto hay que hacer mención de un problema, estrechamente vinculado a la tipología documental, al que se enfrenta el historiador dedicado al estudio de las compañías. Consiste en las importantes diferencias existentes entre las distintas actividades marítimas estudiadas en lo relativo tanto a la tipología documental asociada a cada una como al volumen de documentación contractual disponible. Estas diferencias son la consecuencia lógica de las peculiares características y funcionamiento de cada actividad. Se constata que en muchas ocasiones son las operaciones de mayor envergadura y riesgo las que se cierran ante el escribano. Efectivamente, en actividades como la pesca del litoral en que las necesidades de capital y de infraestructuras eran muy limitadas y en que las relaciones personales existentes entre los pescadores, los propietarios de las embarcaciones, etc., eran muy estrechas, apenas hay constancia de la existencia de contratos establecidos por escrito ante escribano para contratar tripulantes o para crear compañías de pesca entre distintos inversores y propietarios de embarcaciones.

Este fenómeno, al mismo tiempo, se halla estrechamente ligado al carácter más o menos habitual de las distintas prácticas económicas, de manera que actividades muy habituales como las importaciones de vena de Bizkaia, de víveres desde Francia y exportaciones de hierro a Europa apenas vienen consignadas en la documentación notarial. Este silencio documental no significa, de ninguna manera, que las mencionadas actividades se hallaran interrumpidas. Otros tipos documentales como los libros de registro de lonjas o de Manifestación de Mercaderías conservados en algunos archivos municipales atestiguan la enorme frecuencia de estas actividades, de manera que los importadores de víveres del extranjero y los exportadores de hierro no necesitaban recurrir al establecimiento de compañías y contratos por escrito; sus intercambios funcionaban en mercados regidos por la oferta y la demanda. Además, los intercambios se hallaban regidos por conceptos de vital importancia como la confianza mutua que hacía innecesario el recurso a procedimientos legales ante notario, realizándose la mayoría de las operaciones mediante acuerdos privados de carácter oral¹⁸. En suma, en la costa de Gipuzkoa existían al mismo tiempo distintos tipos de mercados, con distintas prácticas empresariales asociadas.

Por ahora no es necesario insistir más en estas cuestiones que serán analizadas más adelante. De todas maneras, el historiador debe ser consciente de esta realidad a la hora de estudiar las características de las compañías recogidas en la documentación notarial. El hecho de que las prácticas más habituales, aquellas que consecuentemente conferían mayor confianza a los socios e inversores potenciales y entrañaban menores riesgos de engaños o de pérdidas derivadas de circunstancias absolutamente inesperadas, no se hallen por lo general consignadas en la documentación notarial nos lleva a la cuestión de si las que efectivamente lo están sea debido a que concurrían en ellas o en torno a los otorgantes en algunas circunstancias de carácter excepcional. Con todo, sea o no válida esta hipótesis, indudablemente los contratos establecidos ante notario y consignados en la documentación protocolaria constituyen una fuente de capital importancia para conocer las características de las compañías marítimas al uso. De todas maneras, las aludidas diferencias imponen que el estudio de las compañías, además de fijarse en las variaciones acaecidas a lo largo del tiempo, se efectúe teniendo en cuenta las diferencias existentes en cada actividad marítima. El estudio de las compañías se abordará atendiendo a los distintos tipos de contratos que se establecen: contratos de compañía, contratación de capital, de mano de obra y de bienes y servicios.

8.1.1.1. Contratos de Compañía

En cuanto a la actividad pesquera desarrollada en el litoral se refiere, predominaban los contratos establecidos de forma oral entre las distintas embarcaciones dedicadas a labores que precisaban de esfuerzos colectivos como la pesca de manjuas de anchoas y sardinas, la caza de ballenas, el atoaje de embarcaciones, etc. Lo mismo se observaba en otras cuestiones como la contratación de las tripulaciones, compra de carnada, arrendamiento de infraestructuras de particulares, etc. En pesquerías de especial relevancia económica ligadas a los arrendamientos de las pesquerías monopolistas -nasas salmoneras y exclusivas pesqueras- y a la industria

18 ALBERDI LONBIDE, X.: "La actividad comercial...", op. cit.; ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 225-227.

conservera en las que era necesaria una importante inyección de capital de explotación, también, predominaban los acuerdos verbales o, a lo sumo, se redactaban contratos de carácter privado sin intervención notarial alguna. Por ejemplo, en toda la secular documentación que hace referencia a las empresas pesqueras establecidas por los Campos, los Basurto, etc., en Getaria no consta que firmaran contratos públicos con los propietarios de embarcaciones, de artes de pesca, etc., que participaban en sus actividades. Los contratos con ellos debieron ser orales o de carácter privado; de hecho, en un proceso iniciado por la Provincia contra los escabecheros en 1611, Domingo de Campos, declaraba que solían formalizar “...conçierto berval...”¹⁹.

Este último documento aporta noticias acerca de que en algunas ocasiones especiales sí se formalizaban compañías ante escribano; concretamente en los casos en que algunos comerciantes del interior invertían capitales en la elaboración de escabeches y se encargaban de su comercialización solían proceder a protocolizar las condiciones. Es el caso del contrato establecido en 1611 entre Miguel de Lasozabal, vecino de Vitoria, con Martín Pérez de Asterriza, de Lekeitio, por el que el segundo elaboraría escabeches de besugo en Getaria comprometiéndose a la entrega de 50 cargas al primero en la lonja de Alzola²⁰. Aunque también en estas ocasiones había casos de compañías establecidas sin intermediación pública como el formado entre Domingo de Texeria, vecino de Itsaso, y Martín Pérez de Aramburu, de Gabiria, localidades ambas del interior guipuzcoano, por el que, tras invertir 400 ducados respectivamente, el primero se dedicaría a elaborar escabeches de besugo y secado de mielga en Getaria para remitirlas a Vitoria, donde su socio se encargaría de comercializarlas²¹. Es evidente que las relaciones de mayor o menor confianza existentes entre quienes formaban las compañías determinaban si se procedía a otorgar escritura pública o no. Así, en las ocasiones en que la lejanía de los otorgantes repercutía en la merma de esta confianza se procedía a establecer compañías ante escribano; es el caso del contrato firmado en 1606 entre algunos maestros de chalupa de Pasai Donibane y Pasai San Pedro con Ochoa Ruiz de Aguirrechea y Hernando Ortiz de Arecheta, escabecheros de la villa vizcaína de Mundaka, por el que los primeros se comprometían a la entrega a los segundos en Mundaka de todo el besugo que pescasen²². La lejanía de los otorgantes y su pertenencia a dos territorios políticamente distintos debió impulsarles a la firma ante notario de este contrato, pues estos mismos pescadores solían formar idénticas compañías con otros escabecheros de Getaria y Mutriku sin mediación alguna de escribano, como poco antes se citaba.

Pero no es el alejamiento de la morada de los otorgantes el único factor que les impulsaba a formalizar sus contratos ante notario; se pueden citar además otros como el valor de las capturas o la intervención de distintas instituciones como otorgantes. En la documentación

19 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/10 (4DP8) (1542-1546); JD IM, 2/23/10 (P6D4) (1600-1602); JD IM, 2/23/13 (P6D4) (1611); CO ECI 223 (1572); CO UEJ 246 (1619); CO UCI 346 (1623); CO ECI 1219 (1638-1649)

20 AGG-GAO, JD IM, 2/23/13 (P6D4)

21 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 346.

22 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 141.

consta la presencia habitual de pescateras y de arrieros del interior, sobre todo navarros, que acudían a la costa a comprar pescado fresco. Las compras de pescado ordinario como anchoas, sardinas, atún, besugo, etc., se realizaban sin necesidad de formalización de compañías ni contratos; los pescadores aportaban sus capturas a los puertos y los pescateros, arrieros, etc., compraban el pescado siguiendo las reglas de la oferta y la demanda. Los vínculos y relaciones de amistad y confianza eran vitales para el desarrollo de estos intercambios. Los arrieros que acudían a las localidades del litoral recurrían a los servicios de determinados intermediarios que se encargaban de comprar el pescado a los pescadores. En el pleito sustanciado en la Chancillería de Valladolid en 1546 en torno a la introducción de nuevas redes para la pesca de sardinas y anchoas se afirma que en muchas ocasiones eran los propios posaderos, que alojaban en sus casas a los arrieros, los encargados de las citadas tareas de intermediación. Entre los intermediarios se cita también a Francisco de Estella, uno de los principales inversores pesqueros, tanto en la adquisición de las nuevas redes como en la industria salazonera anexa²³. A medida que avanzaba la institucionalización de las cofradías de mareantes, este procedimiento de comercialización de pescado sería abandonado paulatinamente en las distintas localidades, sustituido por oficiales gremiales que se encargaban en exclusiva de la venta del pescado. En algunas localidades como Zarautz, este proceso de sustitución se atrasó mucho en el tiempo, de manera que hasta 1777, en que su Hermandad de Mareantes estableció una “burgesa” o persona encargada al efecto, eran los posaderos quienes adquirían, limpiaban y salaban el pescado para los arrieros que alojaban en sus casas²⁴.

Sólo en capturas de características y de valor especial se recurría a la formación de compañías entre pescadores y acarreadores de pescado; contratos que implicaban la eliminación de la libertad de compra-venta pues suponían el establecimiento de una obligación mutua. Pero de esta manera se conseguía asegurar la comercialización de capturas de destacado valor económico y por tanto de una demanda menos elástica, de modo que los pescadores aseguraban la salida de sus capturas y los arrieros-compradores las adquirían a un

23 En este pleito declararon diversos arrieros guipuzcoanos, navarros y alaveses dedicados a la compraventa de pescado. Entre sus afirmaciones se mencionan: “...acudio segund que otras vezes por sardina a la villa de Çarauz a Juan Miguel vecino de la dicha villa su huespede e le encamino que los niçardos que en la dicha villa residian e tenian la dicha red varredera le venderian por que tenian pescada e muerta en la mar de la dicha villa...

...este testigo compro en la dicha villa de Orio por mano de Juan de Urrizti vecino de la dicha villa dos carguas de sardina que el dicho Juan le vendio e entrego...

...algunas vezes ha comprado e carguado de la dicha sardina pescada por las dichas redes almadrabas o a lo menos por muerta e pescada por la dicha almadraba vendieron a este testigo la dicha sardina en la dicha villa de Guetaria el dicho Francisco de Estella e Martin de Aguirre e en la dicha villa de Orio por mano de Juan de Urrizti...

...este testigo compro doze millares de sardina e otros tantos compro de la dicha sardina Juan Perez de Arostegui mulatero vecino de Ormaiztegui que se hallo en la dicha villa de Çarauz e el prescio de la dicha sardina paguaron este testigo e el dicho Juan Perez su compañero al huespede que en la dicha villa tubieron que de su nombre no se acuerda de quanto mas de quanto el dicho huespede entendio en la compra de la dicha sardina...

...a comprado durante el dicho tiempo en la dicha villa de Guetaria por mano del dicho Francisco de Estella e en la villa de Çarauz por mano de Juan Miguel su huespede mucha sardina...el dicho Juan Miguel compro la dicha sardina en la dicha villa de Çarauz de unos que llamaban niçardos...

...e lo que así ha comprado por la mayor parte a sido en la dicha villa de Guetaria por mano del dicho Francisco de Estella e de su casa...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4).

24 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 4249; CO MCI 4208.

precio preestablecido algo menor. Es el caso por ejemplo del concierto para la comercialización de langostas establecido en 1667 entre Francisco de Casanueva y Salvador de Arburu, maestros de chalupa de Hondarribia y los arrieros navarros Miguel de Lizazu, vecino de Alcoz, y Juan de Latasa, vecino de Latasa. Los primeros se comprometían a la entrega de todas las langostas que capturasen los lunes, martes y miércoles de cada semana entre principios de junio y principios de septiembre. Los segundos se comprometían a la adquisición de toda la langosta al precio de diez reales de plata por cada docena compuesta de trece langostas²⁵.

Otro pescado de gran valor económico era el salmón. Esta especie era capturada, sobre todo, por medio de nasas salmoneras pertenecientes a algunos concejos, instituciones eclesiásticas y destacados linajes nobiliarios. Sus propietarios procedían a arrendarlas anualmente a compañías dedicadas a su explotación y comercialización de sus capturas. También en estos casos, ya sea por el valor de las capturas ya, en el caso de las nasas de propiedad concejil, por el hecho de la directa participación de las instituciones públicas, es más frecuente el recurso a la formalización de escrituras públicas, sobre todo, en el caso de las pesquerías concejiles. Así, consta que los concejos de Zarautz y Getaria ya para principios del siglo XVI arrendaban ante notario la pesca de sus respectivas playas²⁶. Lo mismo sucedía con las nasas de Orio y Hondarribia²⁷. Los arrendadores de estas pesquerías formaban sociedades para su explotación como la sociedad a pérdida o ganancia formada en 1775 entre siete socios de Irun para explotar la nasa de Orio²⁸. Los arrendadores, frecuentemente, se concertaban con arrieros para que comercializaran las capturas en el interior peninsular. Así, se concertaron al efecto en 1605 Miguel de Vidarte, arrendador aquel año de la nasa salmonera de Hondarribia, y Juan de Garibay, mercader vitoriano²⁹, o en 1672 Juan de Irivarren, arrendador aquel año de la nasa salmonera de Hondarribia, y el arriero navarro Pedro de Veunza³⁰. En ambos casos la sal, cestas y “liasçon” o ligaduras necesarias para el transporte de los salmones corrían a cuenta del comprador.

Como poco antes se mencionaba, también se recurría a la formalización de conciertos ante notario en los casos en que las cofradías de mareantes intervenían en la comercialización de las capturas de sus miembros. Efectivamente, a partir de finales del siglo XVI, a medida que se incrementaba progresivamente el grado de institucionalización de las cofradías de mareantes de los distintos pueblos, sus mayordomos se encargaban de la venta de las capturas de los cofrades. Las ventas diarias de pescado en fresco continuaron como hasta entonces regidas por las normas de oferta y demanda pero para las destinadas a la industria conservera

25 A.M.F., E, 7, I, 16, 12.

26 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/10 (D4P8).

27 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451. / A.M.F., E, 6, VI, 9, 4; B, 1, I, 1, 13.

28 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 4498.

29 A.H.P.G., 3/435.

30 A.M.F., E, 6, VI, 9, 4.

formalizaban ante escribano conciertos con escabecheros o conserveros por los que se comprometían a la entrega de toda la cantidad de determinada especie de pescado que sobrara a diario de la venta en fresco. Así en 1585, los maestros pinaceros de Mutriku se concertaron al efecto con el escabechero Martín Ruyz de Bidazabal, vecino de la misma localidad³¹.

Las pesquerías desarrolladas en aguas alejadas de Gipuzkoa precisaban de mayores infraestructuras, medios de producción, mano de obra, etc., lo que implica que las características organizativas de las compañías dedicadas a esta actividad fuesen más sólidas y complejas. Estas expediciones, dependiendo de la lejanía, precisaban de medios de mayor o menor entidad; no era lo mismo acudir al Ártico a cazar ballenas o hacerlo al puerto vizcaíno de Lekeitio. Pero los procedimientos de contratación empleados eran semejantes. En la documentación notarial, estos contratos, figuran bajo diversas denominaciones, predominando las de “Carta” o “Escritura de Afletamiento” seguidas de “Escritura de Concierto” y pasando por otras que combinan ambas denominaciones como: “Obligación y Carta de Afletamiento”, “Escritura de Concierto y Afletamiento”, “Carta de Afletamiento y Concierto”, “Armazón y Afletamiento”, etc. Sin embargo, en cuanto al contenido son todas ellas de similares características. Se trata de compañías establecidas entre, por una parte, los propietarios de embarcaciones y, por otra, los armadores encargados de aportar todo lo necesario para las expediciones, desde los víveres y pertrechos, hasta la tripulación. Las expediciones destinadas a otros puntos del Cantábrico, desde Galicia hasta la fachada atlántica francesa, eran emprendidas por compañías formadas por los propietarios de las chalupas y demás pequeñas embarcaciones pesqueras que acudían cada una con su tripulación. Cada propietario se encargaba, también, del armamento de su propia embarcación, de manera que los beneficios se repartían a partes iguales entre el total de embarcaciones pesqueras que participaban. Por ejemplo, en 1606 Úrsula de Gijón y Francisco de Araujo, propietarios de sendas chalupas, vecinos de Hondarribia, formaron compañía para enviar sus embarcaciones a pescar sardinas al puerto francés de Les Sables d’Olonne. Cada uno se encargaría, respectivamente, de los gastos del armamento (víveres, cebo, redes, etc.) y de la tripulación de su embarcación y los beneficios serían a medias³². En 1614 el capitán Juan de Gorriaran, vecino de Getaria, arrendó a la villa cántabra de Comillas su propio puerto y la de Oyambre para dedicarse a la caza de ballenas. A tal fin se concertó con Domingo de la Torre, procurador general de la villa de Comillas, para que cada uno aportara a su cuenta dos chalupas con los tripulantes y pertrechos necesarios a media ganancia³³. En 1617 Domingo de Campos, vecino de Getaria, Nicolás y Juan de Alzuru, vecinos de Zarautz, e Íñigo Martínez de Licona, vecino de Lekeitio, hicieron lo propio para cazar ballenas en esta última villa vizcaína³⁴.

En estas compañías, en ocasiones, participaban propietarios de embarcaciones de mayores

31 A.H.P.G., 1/2587.

32 A.M.F., E, 6, III, 1, 1.

33 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 263.

34 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 353.

proporciones destinados a transportar los pertrechos y víveres precisos y a traer en retorno las capturas. Así, en 1595 Juan y Domingo de Iciar, vecinos de Deba, en nombre de los restantes socios de su compañía, contrataron los servicios del bajel *Santiago*, de 40 toneladas, propiedad de Antón de la Barcena, vecino de San Julián de Muskiz (Bizkaia); se trataba de una simple escritura de fletamento o de contratación de los servicios de un transportista, pues el documento especifica que la única función del bajel sería la de transportar a los puertos de Cayón y Malpica (Galicia) los pertrechos y víveres que componían el armazón de su compañía, el de permanecer allí hasta el final de la campaña y el de regresar con el producto de las capturas. El propietario del barco no participaba en la compañía y se estipulaba de antemano la cantidad que percibiría por sus servicios, 961 reales de plata³⁵. Efectivamente, en la escritura de compañía que habían otorgado meses antes no figuraba en ningún momento el dueño del bajel; participaban en la sociedad, además de los dos hermanos de Deba, Juan de Alzuru, cirujano de Zarautz, Beltrán de Aizaga, vecino de Getaria, y Juan de Urdaide, de Orio. Estos tres se habían encargado del arrendamiento de los puertos de Cayón y de Malpica para la caza de ballenas durante un año, lo que induce a pensar que existía un acuerdo tácito entre los otorgantes para que, en compensación, la otra parte, es decir ambos hermanos de Deba, se encargaran de la contratación del barco que se acaba de mencionar. Pero en la compañía participaban todos en pie de igualdad, cada uno de los cinco socios conduciría a Galicia su chalupa y todos participarían por igual en el armazón, los gastos y en las ganancias y pérdidas³⁶. En otro caso de 1615, Miguel de Ariztondo, vecino de Deba, contrataba los servicios de la zabra o pinaza *Sant Josefe*, propiedad de los hermanos Domingo y Matías de Iturbide, también vecinos de Deba, para que realizara todas las labores de transporte necesarias en la campaña de cacería de ballenas que desarrollarían en el puerto de Quexo (Cuatro Villas de la Mar)³⁷. De manera similar a lo observado en la pesca del litoral, las tripulaciones de los grandes pesqueros que acudían a determinados puertos de Terranova a fin de optimizar las capturas de ballenas establecían contratos verbales para dedicarse conjuntamente a la caza, repartiéndose a iguales partes los resultados; es el caso de la compañía formada en 1579 entre las tripulaciones de las naos comandadas por Miguel de Illumbe y Sebastián de Arezteguieta, vecinos de San Sebastián, surtos ambos en el puerto de Chateo en Terranova³⁸.

Con todo, la modalidad más habitual de compañía dedicada a pesquerías transoceánicas de mediados del siglo XVI era aquella en que los propietarios de las grandes embarcaciones participaban también como socios. El o los propietarios se comprometían a disponer de la embarcación presta para zarpar para una fecha determinada y el armador se encargaba de contratar la tripulación, los víveres, los pertrechos de pesca, es decir, el armazón. La primera parte se encargaba de nombrar al maestro, representante o miembro de los propietarios, y la segunda al capitán, puesto frecuentemente ejercido por el armador que figuraba en estos

35 A.H.P.G., 2/1919.

36 A.H.P.G., 2/1944.

37 A.H.P.G., 2/1943.

38 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 369.

contratos. Cada parte se hacía cargo de los riesgos de su participación y al regreso de la embarcación participaban en las ganancias y pérdidas obtenidas. Correspondía al propietario de la embarcación la cuarta parte (el 25%) de las ganancias, al armador un tercio (el 33%) y el resto (el 42%) a la tripulación. Aparte de estas condiciones se añadían otras ocasionales que generalmente consistían en el nombramiento por los propietarios de algunos miembros destacados de la tripulación, como el contraataca, el carpintero, el calafate, el lombardero, etc. En estos casos las ventajas económicas aparte de la soldada ordinaria asignadas a estos oficiales corrían a cargo del propietario. En otras ocasiones los propietarios participaban, también, en el armazón invirtiendo algunos capitales o aportando alguna parte de los víveres, pertrechos, etc.

Efectivamente, cada contrato de compañía tiene sus particularidades aunque fundamentalmente se distinguen dos modelos: En primer lugar, aquéllos en que los beneficios del propietario del barco dependían exclusivamente del volumen de las capturas; por ejemplo en 1565 Asencio de Alzola “afletó” su galeón *Santa Catalina* a Íñigo de Ibartola, ambos vecinos de Deba, para acudir a Terranova a la captura de ballenas y bacalao. Asencio se comprometió a entregarle el galeón presto para navegar e Íñigo navegaría primero a Lisboa a cargar sal comprometiéndose a la entrega a Asencio de la tercera parte de las posibles ganancias obtenidas en ese viaje, procedentes de los fletes del posible transporte de mercancías. Asencio participaría en la tercera parte de los gastos de compra de sal en Lisboa sin participar en nada más del armazón del galeón; únicamente daría a Íñigo un grumetaje o soldada correspondiente a un grumete como ayuda para cubrir las soldadas del piloto. Íñigo se encargaría de completar el resto del armazón y de la contratación de la tripulación de 22 hombres y de cuatro chalupas. Corresponderían al propietario la cuarta parte de los beneficios tras su regreso a salvo a Deba³⁹. En segundo lugar, aquéllos en que el armador aseguraba al propietario la cuarta parte de los beneficios en caso de que no se completase su carga por defectos de la tripulación o del armazón; así en 1573 Domingo de Asterriza, vecino de Mutriku, “afletó” su galeón *San Nicolás*, de 1.000 barricas de grasa de capacidad, al capitán Martín de Echeberri, vecino de San Sebastián, para acudir a Terranova a la caza de ballenas. Domingo se comprometía a aprestar la nave para fines de abril con su maestre, contraataca, calafate y carpintero, cuyas ventajas salariales correrían a su cuenta, así como dos mareajes que entregaría como ayuda al capitán Echeberri. Éste, como armador, se comprometía a disponer para mediados de mayo de la tripulación de 60 hombres, municiones, pólvora, víveres y pertrechos de pesca a cuyo fin trasladaría a su cuenta el galeón a San Sebastián. Completado su armazón zarparía hacia fines de mayo con el primer buen tiempo. A su regreso a salvo correspondería al dueño del barco la cuarta parte de todos los beneficios, asegurando que si por falta de víveres, pertrechos o tripulación el barco dejara de traer carga completa el capitán Echeberri pagaría al dueño la diferencia como si hubiese aportado carga completa⁴⁰.

Una variante de este segundo modelo consistía en la asignación al propietario de la embarcación de una cantidad preestablecida, en concepto de “flete” o tarifa de transporte, en

39 A.H.P.G., 2/1898.

40 A.H.P.G., 2/1901.

sustitución de la cuarta parte de los beneficios. De esta manera, el dueño del barco, se aseguraba los beneficios aunque siempre serían menores a las correspondientes a la cuarta parte de una carga completa. Por ejemplo, en 1545 Pascual de Ibaseta, vecino de Mutriku, fletó su zabra *La Magdalena* a Martín de Haganduru, vecino de Orio, para acudir a Terranova a la pesquería de bacalao. A su regreso, Ibaseta percibiría la cantidad de 284 ducados de oro en concepto de “flete” más dos mareajes de los beneficios que hubiere⁴¹. En 1590 Baltasar de Lajust, su suegra Ana de Gainza y Juan de Urdanibia, señor de la homónima casa y ferrería, vecinos de Hondarribia, fletaron su navío *Santa Ana* a Munjun de la Parca, vecino de Hendaya, para acudir a Terranova a la pesca de bacalao; a su regreso cobrarían 3.850 reales de plata aportara o no carga completa⁴².

En resumidas cuentas, estas variaciones tipológicas de las compañías eran un reflejo de la negociación que se establecía entre las dos partes otorgantes -propietarios de la embarcación y armadores principales- para repartirse las incertidumbres de la empresa. Hay que diferenciar claramente entre el riesgo y la incertidumbre; el primero consiste en una parte más del coste total de las empresas que puede cubrirse por medio de un seguro. En estos contratos de compañía se constata que cada parte, los propietarios y los armadores, corrían con los riesgos del barco y del armazón respectivamente, de manera que cada parte recurría a contratar seguros por separado, cuestión que se tratará más adelante. Pero la asunción de la incertidumbre de éxito o fracaso o de mayores o menores beneficios de la empresa constituye precisamente la función del empresario y la causa de sus beneficios⁴³. Estas variantes observadas en estos contratos de compañía son un exponente de los distintos procedimientos de reparto de las cuotas de incertidumbre y de beneficios entre los distintos socios. A más incertidumbres asumidas corresponden mayores márgenes de beneficio o de pérdidas según los casos.

Efectivamente, en los contratos en que previamente se estipulaba la cantidad a cobrar en dinero por el propietario de la embarcación, independientemente de la suerte de la campaña pesquera, éste se aseguraba unos beneficios renunciando a la incertidumbre de pérdidas, pero al mismo tiempo renunciaba a la incertidumbre de obtención de unos beneficios sustancialmente más elevados en caso de que la campaña fuese exitosa. En los contratos en que el propietario asumía estas incertidumbres los beneficios, indudablemente, podían ser mayores, correspondientes a la cuarta parte del total, pero también se arriesgaba a sufrir pérdidas. Se constata que, en los casos en que el armador aseguraba al propietario de la embarcación la obtención de la cuarta parte de los beneficios sea cual fuese la suerte de la campaña, los beneficios del segundo eran menores que en los casos contrarios. Los ejemplos de compañías arriba descritos son muy elocuentes al respecto; en el caso de la compañía de 1565 en que el armador no asegura al propietario el logro de sus beneficios, éste, en caso de

41 A.H.P.G., 1/2576.

42 A.H.P.G., 3/406.

43 Véanse al respecto: FRAILE, P.: “La historia económica de la empresa...”, op. cit., pp. 189-190; MATHIAS, P.: “Risk, credit and kinship in early modern enterprise”, en: McCUSKER, J.J. - MORGAN, K. (Ed.): *The Early Modern Atlantic...*, op. cit., pp. 15-35.

éxito, obtendría una cuarta parte de los beneficios menos un grumetaje o soldada correspondiente a un grumete que por lo general constituía la mitad de la soldada de un marinero o mareaje. En el caso de la compañía de 1573 en que el armador sí asegura los beneficios al dueño, éste obtendría en cualquier circunstancia su cuarta parte menos dos mareajes. Estas cantidades varían según los contratos pero lo que se constata es que en los casos en que se aseguran los beneficios de los dueños, con la consiguiente merma de sus incertidumbres, las cantidades a ganar eran siempre menores.

Otro hecho a tener muy en cuenta en torno a estas compañías pesqueras es que dejan expresarse en la documentación notarial a partir de finales del siglo XVI o a más tardar principios del XVII. En el caso de las escribanías de Mutriku, el último contrato de compañía dedicada a pesquerías transoceánicas localizado en sus fondos es de 1605, el establecido por Martín Arano de Urquiza, vecino de Mutriku, y Gabriel Sáez de Pozueta, vecino de Azkoitia, propietarios del navío *Nuestra Señora del Rosario* con Miguel de Bidazabal, también de Mutriku, para que acudiera a Terranova a la pesca de bacalao⁴⁴. En el caso de Deba, el último descubierto es el firmado en 1586 por Juan Martínez de Irarrazabal, vecino de Deba, y Martín Pérez de Aizpuru, vecino de Azkoitia, dueños del galeón *Nuestra Señora de la Concepción* con Sebastián de Sorarte, de Deba, para acudir a Terranova a la caza de ballenas⁴⁵. Aunque en 1615 se estableció otra compañía, antes mencionada, entre Domingo y Matías de Iturbide, dueños de la zabra *Sant Josefe*, y Miguel de Areiztondo, todos vecinos de Deba, para acudir a cazar ballenas al puerto de Quexo en Cantabria⁴⁶. En Hondarribia, el último caso localizado es el acordado en 1600 entre Martín Sáenz de Alchacoa y Gabriel de Abadia, dueños de la nao *Nuestra Señora del Juncal*, y Domingo de Igola, todos vecinos de Hondarribia, para pescar bacalao en Terranova⁴⁷. Este hecho no es indicativo de la disminución de estas expediciones ni mucho menos; es un reflejo de las transformaciones que se estaban operando en la organización de las empresas pesqueras. Como se irá viendo más adelante, a partir de las décadas finales del siglo XVI se van diluyendo las figuras del propietario de embarcación, habitualmente individual, y del armador, por lo general sin participación en la propiedad de las embarcaciones; en lo sucesivo, al frente de los grandes pesqueros aparecen sociedades de varios individuos, generalmente de elevado estatus económico, que comparten la propiedad sobre uno o varios pesqueros, que invierten capitales en su apresto y armamento para las pesquerías y que contratan capitales de inversores ajenos a la compañía. De manera que, en lo sucesivo, en la documentación notarial, únicamente se consignan contratos de inversión de capital establecidos entre las sociedades de propietarios de los pesqueros y los inversores.

Algo similar a lo observado en la pesca se constata también en la actividad de la construcción naval. Es decir, es su vertiente económicamente más importante la que mayor presencia tiene en la documentación notarial. La construcción de pequeñas embarcaciones

44 A.H.P.G., 1/2598.

45 A.H.P.G., 2/1907.

46 A.H.P.G., 2/1943.

47 A.H.P.G., 3/420.

para la pesca o auxiliares de las mayores se efectuaba, en general, mediante acuerdos verbales entre las distintas partes interesadas. La construcción de grandes embarcaciones, en cambio, precisaba del concurso de destacadas cantidades de capital y de materias primas, así como de la contratación de importante cantidad de mano de obra de distintos oficios (trabajadores forestales, carpinteros, poleeros, herreros, cordeleros, calafates, escultores, etc.). Ello motivaba que los distintos contratos precisos se consignaran ante escribano. Con todo, no son nada frecuentes los contratos de compañía establecidos entre distintos inversores asociados para construir embarcaciones de gran porte. La mayoría de estos “fabricadores”, pertenecientes en general a la élite socio-económica del litoral se hallaban unidos por diversos lazos económicos, de parentesco, o de amistad, en suma, de conocimiento mutuo que hacían innecesarios los contratos acordados ante notario. De todas maneras, hay algunos casos de compañías establecidas ante notario que han llegado hasta nuestros días. Es el caso del “concierto” firmado en 1590 entre Martín Ochoa de Sasiola y Arancibia, miembro del importante linaje comercial de Sasiola, y el piloto Martín Davil de Aguirre, activo inversor en diversas actividades marítimas, ambos vecinos de Deba, para la construcción de una nao de 400 toneladas. Aguirre se comprometía a aportar 11.000 reales de plata en dinero y en 4.000 codos de madera y a vigilar la correcta construcción de la embarcación y el buen uso de los caudales invertidos. Sasiola se obligaba a aportar el resto de materiales precisos para concluir su fabricación, desde madera hasta el herraje, jarcias, velas, anclas, artillería, etc. Tras su botadura, Aguirre ejercería de maestro y piloto y el resto de la oficialía y de la tripulación sería designado por Sasiola. Ambos se comprometían a hacer cuentas tras cada singladura de la embarcación⁴⁸.

El carácter estratégico de la madera en la construcción naval determina, en cierto modo, las variantes contractuales observadas en los fondos consultados. La evolución de las características de los contratos establecidos entre los propietarios de la madera y los constructores parece que guarda estrecha relación con el devenir de la disponibilidad de la madera para la construcción naval. A grandes rasgos, a lo largo de la Edad Moderna, a medida que se incrementaba la presión ejercida desde distintas actividades pujantes -industria sidero-metalúrgica, construcción naval, sector agropecuario, etc.- sobre la disponibilidad de los recursos forestales⁴⁹ y en consecuencia aumentaba el valor de las producciones de los astilleros guipuzcoanos, fue también creciendo la participación de los propietarios de la madera, tanto en el proceso productivo como en la propiedad de las embarcaciones. Hasta mediados del siglo XVI, todavía predominaba un modelo de contrato por el que uno o varios importantes propietarios de madera lo vendían a un destacado poseedor de capital que deseaba invertir en la construcción de un barco. Por ejemplo, en 1546 Juan Fernández de la Torre, vecino de Zumaia, vendió al capitán Sancho de Basozabal, residente en Cádiz, toda la madera necesaria para la construcción de una nao de unas dimensiones preestablecidas. Estos contratos no constituían un sencillo acto de compra-venta en que el vendedor de la madera, tras recibir el pago correspondiente, se desentendía del empleo que de ella hiciese el nuevo propietario. El vendedor se comprometía a aportar la madera necesaria para la construcción de una embarcación de unas dimensiones preestablecidas, de manera que el comprador se

48 A.H.P.G., 2/1931.

49 Véase: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit.

hallaba obligado por contrato a no variar estas dimensiones.

Hacia mediados del siglo XVI se hizo cada vez más frecuente el incumplimiento de estas obligaciones procediendo los compradores a construir embarcaciones de mayores dimensiones a las acordadas, lo que originó diversos pleitos. En el ejemplo que se acaba de relatar en 1547, Juan Fernández de la Torre demandó al capitán Basozabal por construir una embarcación sustancialmente mayor con la madera aportada⁵⁰; este fraude incidía en que al tiempo que se incrementaban notablemente los beneficios del constructor de la nao, los del propietario de la madera permanecieran estancados, lo cual suponía una disminución del valor de la madera aportada. De forma similar en 1552 Juan de Aramburu y Juan de Goyaz demandaron a Nicolás de Berastegui, Pedro de Hua y Guillen de Rezueta, todos vecinos de San Sebastián, por haber construido los segundos una embarcación de mayores dimensiones a las previamente acordadas⁵¹.

A partir de las décadas finales del siglo XVI, los propietarios de madera toman la iniciativa de la construcción de embarcaciones, contratando al efecto los servicios de un maestre constructor, a poder ser afamado. Al mismo tiempo, determinados maestros constructores de probada fama, progresivamente, participarían en la propiedad de las embarcaciones que se construían bajo su dirección. Como ejemplos del primer caso, en 1585 Esteban de Mugarrieta, vecino de Hondarribia y el maestre constructor San Juan de Azpe, vecino de Lekeitio, se concertaron para la construcción de una nao. El primero, además de toda la madera necesaria se comprometía al importe de las soldadas del constructor y de todo su equipo de carpinteros, a razón de tres reales de plata diarios para Azpe, un real y tres cuartos para el maestro ayudante, un real y medio a cada oficial y un real a cada aprendiz. Además entregaría a Azpe un suplemento de 300 reales como ayuda de los jornales de los cabilladores y barrenadores que debían ser contratados a costa del maestre constructor, aunque su alimentación correría a cargo de Mugarrieta⁵². Al año siguiente, en 1586, Juan Pérez Alos de Amilibia, vecino de Deba, y Juan de Iraurgui, de Eibar, contrataron al maestre constructor Martín de Arranoategui, vecino de Izpazter (Bizkaia) para la construcción de otra nao; se comprometían a la entrega de todos los materiales necesarios así como la cantidad de 2.970 reales de plata en dinero y en trigo. Además, le proporcionarían tres barricas de vino de Burdeos y una de chacolí de la tierra⁵³. Pero en otras ocasiones, estos pagos monetarios se sustituían por la concesión a los constructores de participaciones en la propiedad de las embarcaciones construidas. Así, en 1601 Antonio de Zuazola, vecino de Azkoitia, y el maestro constructor Juan de Arriola, de Zumaia, acordaron la construcción de una nao; Zuazola aportaría todo el material necesario para su construcción y a cambio le corresponderían las dos terceras partes de su propiedad. Arriola, a cambio de su trabajo, obtendría la otra tercera parte⁵⁴. En 1608 Martín Moreno, vecino de San Sebastián, y Martín

50 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 7.

51 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 157.

52 A.H.P.G., 3/394.

53 A.H.P.G., 2/1907.

Pérez de Soroa, maestro constructor de Usurbil, acordaron la construcción de otra nao cuya propiedad se repartían también de la misma manera, dos terceras partes para Moreno y un tercio para Soroa⁵⁵.

Por supuesto, este tipo de contratos exigían de los maestros constructores una importante capacidad financiera, la suficiente para hacer frente a la contratación y pago de los salarios de la mano de obra. Eran generalmente constructores de reconocida fama que, merced a su trabajo, llegaron a hacer fortuna, de manera que de trabajar a cambio de un salario pasaron a participar en la propiedad de los barcos que construían, multiplicando de esa manera sus beneficios. Estos maestros constructores poseedores por una parte, merced a los citados beneficios, de diversos bienes, incluidos bosques, y por otra de importantes contactos con otros propietarios de bosques, etc., llegaron en ocasiones a controlar todo el proceso productivo de la construcción, desde el aporte de la madera y demás materiales hasta la fabricación de las embarcaciones. Por ejemplo, en 1579 Juan Ortiz de Isasa, vecino de Errenteria, encargó a Domingo de Arriola, maestro constructor de Usurbil, la construcción de una zabra. A cambio del pago de 2.530 reales plata Domingo se encargaría de aportar todos los materiales necesarios y de construir la embarcación⁵⁶.

A partir de inicios del siglo XVII este sería el modelo de compañía que predominaría en la construcción de embarcaciones hasta finales de la siguiente centuria. Aunque es preciso hacer algunas puntualizaciones. En primer lugar, en lo sucesivo en los fondos notariales, las escrituras que predominantemente aparecen son de embarcaciones de modesto porte. Se trata de contratos en que un constructor se encarga de la construcción de una embarcación a cambio de una cantidad predeterminada. Aunque en muchas ocasiones no se especifica cual de las partes contratantes se encargaba de aportar los materiales, tanto el resto del contenido de estos contratos como la existencia de otros contratos similares en que sí se especifica este extremo, hacen evidente que era el maestro constructor quien se encargaba de todo el proceso productivo, desde la adquisición de las materias primas hasta la fabricación. La otra parte se limitaba a pagar una cantidad por todo ello. Los ejemplos son muy abundantes durante este largo período: En 1615 Francisco de Arrazain, maestro carpintero de Mutriku, se comprometió a la construcción de un pequeño navío para Andrés de Maidagan y Santiago del Río, vecino de Portugalete, por la cantidad de 2.420 reales de plata, pagaderos en cuatro plazos⁵⁷; en 1625 San Juan de Arriola, maestro constructor de Deba, se comprometió a la construcción de otro pequeño navío para Juan González de Barías, vecino de San Sebastián, por 3.200 reales mitad en plata y mitad en vellón⁵⁸; en 1635 Domingo de Oliden Ibia, maestro carpintero de Deba, se comprometió a la construcción de otra embarcación similar para Pedro

54 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 594.

55 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 982.

56 A.H.P.G., 3/2341.

57 A.H.P.G., 2/1965.

58 A.H.P.G., 2/1970.

Fernández, de San Julián de Muskiz (Bizkaia), por 2.350 reales de plata⁵⁹; en 1643 Domingo de Sagarna, maestro carpintero de Zarautz residente en Pasai San Pedro, se comprometió a aportar todos los materiales necesarios y a construir un bajel para Margarita de Santiago y sus hijos capitán Jerónimo y Francisca de Artia, vecinos de Pasai San Pedro, por 8.000 reales de plata⁶⁰; en 1715 Tomás de Miranda, maestro constructor de navíos de Orío, se comprometió a construir un navío para Andrés de Plaza, vecino de Mutriku, por 6.700 reales de plata pagaderos en tres plazos⁶¹; en 1738 Francisco de Iturbe y Caterain, maestro carpintero de Zarautz, se comprometió a construir un navío de mediano porte para don Joseph Roucellet y Juan de Arizmendi por 30.000 reales de vellón⁶²; en 1775 Juan Ignacio de Ulacia, vecino de Astigarribia (Mutriku), se comprometió a construir un pequeño navío para Juan de Laumeta y Manuel de Lusarraga, vecinos de Mundaka (Bizkaia) a cambio de 27,5 reales de vellón por cada quintal de arque⁶³; etc.

En segundo lugar, en los fondos notariales se conservan muy pocos contratos de construcción de embarcaciones de grandes dimensiones, generalmente obra de afamados constructores. Este hecho no constituye un síntoma de la interrupción de semejantes construcciones, que, como se aludía en el capítulo correspondiente, continuó durante todo el siglo XVII. Al contrario, es un claro reflejo de las transformaciones experimentadas por el modo de organización empresarial de la construcción naval. Transformaciones consistentes, por un lado, en que los maestros constructores actúan como verdaderos empresarios que dirigen y controlan todo el proceso productivo, como un poco antes se mencionaba; y, por otro, en que la iniciativa de la construcción de barcos a partir de las décadas iniciales del siglo XVII corresponde mayoritariamente a los poseedores de importantes recursos financieros que invierten en la fabricación de embarcaciones a diferencia del siglo XVI en que predominantemente correspondía a los propietarios de la madera. Los más afamados y poderosos constructores navales, dedicados a la fabricación de grandes unidades, poseedores de importantes recursos financieros propios y provistos de los necesarios contactos y lazos de amistad, de parentesco y de confianza con otros poseedores de capital dispuestos a invertir en la construcción naval, frecuentemente, procedían a ello sin recurrir a los servicios de escribano alguno. Ya sea por el empleo de recursos materiales propios ya por gozar de los citados lazos de confianza con los poseedores de capital y de materias primas, son pocos los contratos de construcción de grandes buques consignados en la documentación notarial. Predominarían los acuerdos verbales o de carácter privado. Con todo, se conservan algunos otorgados ante notario que sirven para conocer las características de estos contratos. Predominan los contratos idénticos a los que se acaba de describir.

Odriozola coincide con la evolución contractual aquí propuesta; señala que, durante el siglo

59 A.H.P.G., 2/1973.

60 A.H.P.G., 3/2355.

61 A.H.P.G., 1/2678.

62 A.H.P.G., 2/3173.

63 A.H.P.G., 2/2154.

XVI, el modelo de contrato predominante era el establecido entre un número variable de socios que aportaban las materias primas necesarias y contrataban un maestro constructor, pero que para el siglo XVIII constituían una minoría predominando el modelo que se acaba de describir en que es el maestro constructor el encargado de todo el proceso productivo. Añade además que la práctica más común era la de los acuerdos verbales y que el recurso a instancias notariales se producía en circunstancias especiales como cuando se hacían importantes desembolsos de capital, se acordaban aplazamientos y fragmentación de pagos, se construían barcos de características especiales, el cliente contrataba con el constructor otras obligaciones además del importe de los gastos, o se formaban compañías o sociedades de varios individuos para la construcción de uno o varios barcos⁶⁴. Son, todos, casos especiales como: el contrato de construcción de un galeón otorgado en 1635 entre, por una parte, Rodrigo de Gabiola y su suegro el capitán Domingo de Arrona, que se obligaron a aportar toda la madera necesaria, y, por otra, el maestro constructor Domingo de Irurreta, todos vecinos de Deba, que se comprometió a su fabricación a cambio del cobro de 22.264 reales de plata⁶⁵; en 1643 Juan de Iguereta, maestro carpintero de Errenteria, se comprometió a aportar todos los materiales necesarios, salvo la cabelladura de hierro y los herrajes del timón, que serían a cuenta de la otra parte, y a construir una fragata corsaria para Juan de Mozón, “criado de Su Majestad” vecino de Pasai Donibane, y Pedro de la Calle, de Pasai San Pedro, por la cantidad de 56.000 reales de plata en tres pagos⁶⁶. En 1650 Blasio de Echebeste, afamado maestro constructor de navíos y galeones de Usurbil, se comprometió a dirigir el corte de la madera y la construcción de un navío para una compañía integrada por el capitán Juan de Aranibar, vecino de Hondarribia, y por Juan Cruz de Gainza, el capitán Juan de Larreta, Lorenzo de Ogallurreta, Francisco de Urquizu y el capitán don Pedro de Zuloaga, residentes en Hondarribia, Sevilla, Cádiz y Alegría de Oria, quienes se obligaban a aportar a su cuenta todos los materiales precisos y al pago de su acarreo, así como al importe de 16.000 reales de plata al constructor por sus labores de corte y construcción⁶⁷.

La construcción de barcos para la Armada Real a partir de finales del siglo XVI y durante los siglos XVII y XVIII estuvo regida por el sistema de asientos. Eran contratos establecidos entre uno o varios particulares con la Corona, de manera que los primeros se comprometían a la construcción de un determinado número de barcos y el rey al pago de una cantidad prefijada. En suma, se trataba de contratos de características y contenidos muy similares a los que predominaban entre particulares en Gipuzkoa. Tanto es así que Odriozola apunta la posibilidad de que las características contractuales de los asientos se inspiraran o fueran una imitación de las de los contratos particulares al uso en la costa guipuzcoana⁶⁸. Durante el siglo XVIII el asiento se aplicó también en la provisión de madera para la Armada. La Corona firmaba con particulares estos asientos para que le entregaran determinada cantidad de piezas

64 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa...*, op. cit., pp. 180-185.

65 A.H.P.G., 2/1973.

66 A.H.P.G., 3/2355.

67 A.H.P.G., 3/487.

68 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa...*, op. cit., pp. 175-181.

de madera para la construcción de buques de guerra a cambio de una cantidad por cada codo de madera⁶⁹. En ocasiones eran personajes de muy alta extracción social o incluso instituciones gubernamentales, como la Provincia de Gipuzkoa, quienes firmaban asientos con la Corona, generalmente, comprometiéndose a la construcción de varias embarcaciones. En estas circunstancias el asentista procedía a “repartir” la tarea entre varios pudientes o afamados constructores particulares. Por ejemplo, en el asiento del marqués de Valparaíso para la construcción de ocho galeones, cuya fabricación fue encargada al contador Juan Pérez de Irazabal, tres de ellos las construyó éste a su cuenta en Deba y los cinco restantes por el capitán Pedro de Gabiola en Deba y los capitanes San Juan de Olazabal, Domingo de Isasti y Cristóbal de Eguzquiza en Pasaia⁷⁰.

Se constata que incluso en los casos de asientos con la Corona los asentistas recurrían frecuentemente a contratos verbales o de carácter privado con otros socios, inversores y constructores, todo ello merced a las citadas relaciones de confianza y vínculos que mantenían entre sí. Por ejemplo, a iniciativa del duque de Berwick en 1713 se escrituraron varios asientos con particulares para la construcción en Pasaia de seis buques de 60 cañones para la Armada. Una de las condiciones exigidas por el rey al duque era que los asentistas fueran todos súbditos suyos y ninguno extranjero. Pero el duque, había acordado previamente, de manera verbal, asignar la construcción de uno de los buques al francés don Mateo Castaing, residente en Pasai Donibane, “agente de negocios” del rey de Francia. Don Mateo, ante la exigencia de la Corona, estableció una compañía mediante un contrato privado firmado con don José de Castañeda, maestro constructor vecino de Pasai Donibane, para construir a medias el buque y para que oficialmente fuese este socio quien figurase al frente del asiento. Así, fue don José quien firmó el asiento de construcción del buque con el general don Antonio de Gaztañeta, afamado constructor naval de Mutriku, que a la sazón actuaba en representación de la Corona. En la escritura del asiento figuraban como fiadores Miguel de Echebeste y su hijo Jerónimo, famosos maestros constructores navales vecinos de Usurbil y Lezo respectivamente. Ambos constructores se concertaron privadamente con don José de Castañeda para que colaboraran en las tareas de construcción. Además, Castañeda formalizó más acuerdos privados, verbales o no, con otros constructores e inversores, como los hermanos Simón y Felipe de Celarain, Ramón de Abad y su esposa doña María Agustina de Celaya, Pedro de Portilla y el capitán don Santiago de Erasun, que le proporcionaron capitales y materiales de construcción⁷¹.

En lo que a las actividades comercial y corsaria se refiere, se impone absolutamente el carácter privado de sus acuerdos y contratos de compañía. En ambos casos apenas se ha localizado alguna escritura de compañía suscrita ante notario, de manera que, como se irá viendo, predominaban las escrituras de contratación de capitales suscritos por algunos socios de las compañías mercantiles o corsarias con inversores ajenos a la compañía. El funcionamiento del comercio se basa en la confianza entre los distintos agentes comerciales,

69 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 112-113.

70 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1196.

71 A.M.F., E, 7, I, 32, 1.

de manera que el éxito de sus operaciones dependía de la conservación por cada uno de su buen nombre y crédito a fin de que continuaran gozando de la confianza del resto de los comerciantes. Este hecho provoca una directa consecuencia en el plano de la tipología documental, cual es que entre los fondos protocolarios guipuzcoanos se han localizado contadas escrituras de compañía comercial en el curso de esta investigación. Se constata, además, que se recurre a los servicios de un escribano en casos muy específicos en que se decide la variación de alguna de las condiciones iniciales de la compañía. El caso más habitual entre las pocas escrituras localizadas es el de la prorrogación de un contrato de compañía tras haber expirado el plazo inicial para el que fue instituido. Por ejemplo, en 1611 tras la expiración de la compañía formada por el capitán Juan Beltrán de Portu, vecino de Zarautz, el bachiller don Juan de Ribera, rector de la universidad de Irun, Domingo Pérez de Arandia y Juan Martínez de Zandategui, vecinos de Azpeitia, y Francisco de Igarza, su administrador residente en Sevilla, emitieron una escritura de prorrogación de la compañía para otros cuatro años⁷². La actividad comercial, como más adelante se describirá, en la costa guipuzcoana se desarrollaba en general mediante lazos y relaciones personales más o menos estrechos, según los casos, sin que se recurriera a la formalización ante notario de contratos de compañía. Este hecho contrasta con lo que sucedía en otros lugares como por ejemplo Sevilla donde los comerciantes guipuzcoanos sí recurrían a los servicios de los escribanos para formalizar sus compañías⁷³. Quizás el mutuo conocimiento y las relaciones más estrechas entre quienes se dedicaban al comercio en la costa de Gipuzkoa, o al menos la posibilidad real de obtención de referencias fehacientes a través de terceros en este espacio de dimensiones realmente reducidas, motivarían que fuese innecesario el recurso a los notarios para formalizar los contratos de compañías mercantiles.

En cuanto al corso, se impone también la misma realidad. Las compañías establecidas, tanto entre los propietarios y los armadores para armar uno o varios barcos corsarios como entre varias embarcaciones corsarias para optimizar los resultados de sus acciones, son de manera casi absoluta de carácter privado y verbal. En general, el reducido porte de las embarcaciones empleadas en el corso a diferencia del importante volumen de armamento que portaban implicaba que las compañías no se compusieran entre propietarios de las embarcaciones, por una parte, y entre inversores de capital, por otra, como sucedía en otras actividades anteriormente descritas. En la mayoría de las ocasiones las compañías se componían de un número variable de socios que aportaban diversas cantidades de capital, que se empleaba en la adquisición de embarcaciones, en su apresto y armamento con diversos pertrechos, armas, víveres y municiones, etc. Los beneficios obtenidos se repartían de acuerdo a las cantidades aportadas por cada socio. Se trata, en suma, de una organización empresarial similar a la que se fue generalizando a partir de fines del siglo XVI en las pesquerías transoceánicas; se trata de un modelo de organización en que no se distingue entre las figuras de los propietarios de las embarcaciones y de los armadores, apareciendo al frente de las embarcaciones corsarias sociedades de varios individuos que invierten capitales en su armamento y apresto o que contratan capitales de inversores ajenos a la compañía. A diferencia de lo observado en las pesquerías, en la actividad corsaria este modelo de organización predominaba ya a principios

72 A.H.P.G., 2/3046.

73 Véase al respecto: GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América...*, op. cit., pp. 72-102.

del siglo XVI. Aunque se carece de escrituras de compañía, otros tipos documentales revelan sus características, como por ejemplo las escrituras de reparto de beneficios de campañas concretas. Así, en 1525 Juan Ochoa de Arriola, Juan de Zarain el mozo y Juan de Echabe, propietarios cada uno de su pinaza, vecinos de Deba, formaron una compañía, cuya escritura no consta, para dedicarse al corso con sus pinazas. Los gastos de armazón de las embarcaciones corrían a cuenta de todos ellos y los beneficios obtenidos se repartían en función de la participación financiera global de cada socio. Ese mismo año, la sociedad formada entre Miguel de Ayastia, vecino de Mutriku, y Juan Fernández de Leizaola, de Deba, armó otra pinaza para el corso y otra más la compañía establecida entre Antón de Yarza y Miguel Ibáñez de Sasiola, vecinos de Deba⁷⁴.

En algunas ocasiones, la principal aportación de alguno de los socios consistía en la embarcación, de manera que en el reparto de los beneficios obtenidos por la compañía les correspondía únicamente lo equivalente al valor del barco. Siendo en general embarcaciones de poco porte, el valor monetario de las embarcaciones no eran muy importantes en el conjunto de capitales aportados para el funcionamiento de la compañía, de manera que los beneficios correspondientes únicamente al valor del barco eran de poca importancia. Por ejemplo, en 1629 Martín de Arribillaga y Adrián de Leiza, vecinos de San Sebastián, construyeron en Zarautz una pinaza o patache destinada al corso. Una vez construida establecieron de forma verbal una compañía con el capitán Francisco de Burgo, también vecino de San Sebastián, para dedicarse al corso. El acuerdo se limitaba a la entrega de la embarcación por sus propietarios al capitán Burgo, para que este la empleara en corso; es decir, la única participación de Arribillaga y Leiza en la compañía consistía en aportar la embarcación sin ninguna otra inversión en su armamento. Pero los ingresos que correspondían a ambos propietarios eran también limitados, concretamente el 10% de los beneficios netos; En un pleito suscitado en 1631 entre ambos propietarios de la embarcación, Adrián de Leiza expresaba que “...dieron al dicho cappitan Francisco de Burgo el patache nombrado Nuestra Señora del Socorro y Buen Viaxe para que la armase para corssso y de las ganancias les diese quitas costas la dezima parte...”⁷⁵.

Por supuesto, los beneficios resultaban mucho más importantes para los socios en caso de que participaran tanto en la propiedad de las embarcaciones como en su armamento. Este debió ser el principal motivo de que el modelo de compañía predominante fuese el que englobaba a un número indeterminado de socios que participaban tanto en la propiedad como en el armamento de las embarcaciones corsarias. Por ejemplo, en 1629, Lucas de Gayangos, vecino de San Sebastián, y los comerciantes portugueses Juan de Castro, Diego Rodríguez, Enrique Díaz Enríquez, residentes en San Sebastián, formaron una compañía para dedicarse al corso. Cada socio invirtió distintas partidas destinadas “...para la compra del dicho navio y sus aparejos, artilleria, armas, munición, armaçon y demas pertrechos asta poner vergas en alto el dicho nabio y en el enprestido de la jente de mar y guerra que nabega en el...”⁷⁶.

74 A.H.P.G., 2/1881.

75 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 661.

76 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1472.

Aunque inicialmente entre ellos no se firmó ningún contrato de compañía ante notario, posteriormente otorgaron ante escribano una “escritura de declaración” en la que se expresaban las cantidades aportadas por cada socio para que se tuviera exacta noticia de ellas a la hora de realizar los repartos de los beneficios.

Se podría argumentar que la razón de este recurso a los servicios de un notario tuviera su origen en la circunstancia de la distinta nacionalidad de los socios, lo cual podría redundar en la merma de la confianza mutua que les impulsó a otorgar esta escritura. Lo cierto es que en la economía marítima guipuzcoana de época moderna, como más adelante se explicara, la credibilidad de sus participantes, a fin de que disfrutaran de la confianza de todos los demás, constituía uno de los principales valores, de manera que la pérdida de esa credibilidad personal y de la confianza otorgada por los restantes participantes suponía la ruina. Ningún inversor se arriesgaría a poner en entredicho dicha confianza incluidos los extranjeros residentes en las localidades del litoral guipuzcoano. La razón de que en este caso se recurriera a la redacción ante notario de esta escritura de declaración más que en el origen extranjero de los otorgantes hay que buscarla en otras circunstancias. Concretamente, aunque en el citado documento se expresaba que el capital aportado por los socios estaba destinado a la adquisición de la embarcación, además de a su armamento y apresto, lo cierto es que únicamente adquirieron una parte de su propiedad. Efectivamente, tal como se expresa en el pleito, que contiene este documento, suscitado en 1630, el navío *San Antonio de la Madre de Dios* pertenecía a Antonio de Beroiz, Juan de Campan, Christian de Echeberri y Lucas de Gayangos. Pero a excepción del último, estos propietarios no participaban en la compañía establecida para el empleo de su navío en el corso. En suma, era la participación perteneciente a Lucas de Gayangos la que fue adquirida por los tres comerciantes portugueses con los que había firmado la citada compañía. La validez de la hipótesis de que la nacionalidad extranjera de algunos inversores en el corso guipuzcoano no constituía ningún motivo de desconfianza que impulsara a que los contratos de compañía se establecieran ante escribano queda probada en el hecho de que tampoco se ha localizado ninguna escritura de compañía de corso establecido con socios extranjeros. Es más, además de esta prueba de carácter negativo existen otras de carácter positivo como son los datos contenidos en la documentación judicial. Efectivamente, se han hallado noticias de otras compañías establecidas mediante acuerdos privados entre socios guipuzcoanos y extranjeros sin intermediación notarial. Es el caso de la compañía establecida por los flamencos capitán Juan de Boes y Juan y Mathias de Ubahter, padre e hijo vecinos de Dunquerque, con Fernando del Río y el licenciado Imatiano, vecinos de San Sebastián, sin que recurrieran a otorgar escritura alguna ante notario⁷⁷.

El carácter privado, incluso verbal, de los contratos de compañía de corso se repetía también en las compañías establecidas entre los capitanes de distintas embarcaciones corsarias, denominados “cabos”. A fin de aumentar la eficacia de sus acciones, de la misma manera que se usaba en la pesca en donde diversas chalupas formaban eventuales compañías para ayudarse mutuamente y aumentar sus capturas, los cabos de corso de distintas embarcaciones frecuentemente formaban eventuales compañías de carácter privado-verbal. Esta práctica a menudo provocaba el estallido de pleitos entre los armadores de las embarcaciones

77 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 733.

concertadas, que no se mostraban dispuestos a repartir los beneficios en partes iguales con los armadores de otra embarcación. Es el caso, por ejemplo, de dos pleitos suscitados por esta causa en 1705, conocidos por el alcalde de Hondarribia; el primero⁷⁸ entre los armadores del bergantín capitaneado por el capitán Miguel de Yarzagarai y los del capitaneado por el capitán Nicolás de Elizalecu, y el segundo⁷⁹ entre Juan Benito de la Fuente, único propietario y armador del bergantín capitaneado por el capitán Carlos de Sorondo, y los armadores del bergantín capitaneado por el capitán Gabriel de Sierra, todos vecinos de esta ciudad. Por supuesto, este carácter privado, tanto de las compañías para el armamento de barcos corsarios como de las establecidas entre varias embarcaciones corsarias, se incrementaba en el caso del curso de pequeña escala, descrito en el capítulo correspondiente, desarrollado por pequeñas embarcaciones y con medios materiales y financieros de escasa envergadura.

8.1.1.2. Contratación de capital

Figuran en la documentación notarial como “escrituras de obligación” en que la parte que percibe determinado préstamo se compromete a su devolución a la parte prestamista bajo determinadas condiciones y plazos⁸⁰. En lo que a la pesca del litoral se refiere, el escaso volumen de capital de explotación de que precisaba implica que no se haya localizado ningún contrato de este tipo. La contratación de las pequeñas cantidades de capital, de producirse, se haría de forma privada, sin intervención notarial alguna. La situación es diametralmente opuesta en el caso de las pesquerías transoceánicas que sí precisaban de importantes sumas de capital para su desarrollo. La contratación de capitales era habitual y necesaria, tanto por los dueños y armadores de los pesqueros para cubrir sus gastos de apresto de las embarcaciones y expediciones como por los marineros para los correspondientes a la ropa y equipaje adecuados para la dura faena en las gélidas aguas en que se desarrollaban las pesquerías. Aún siendo conscientes de que la mayoría de las operaciones de préstamo se desarrollaban de forma privada sin el concurso de escribano alguno, en la documentación notarial consultada se han distinguido un total de cuatro variantes de contratos de capital, que se diferencian en función del mayor o menor grado de incertidumbre asumido por el prestamista. Con todo, tal como se señalaba al comentar los contratos de compañía, las condiciones estipuladas en estos contratos son variables en el tiempo y en el espacio, fruto de la negociación que se producía entre los prestamistas y los perceptores para tratar de mejorar las condiciones del préstamo a su favor.

Desde las décadas iniciales del siglo XVI se tiene constancia de tres fórmulas o modelos de préstamo. En primer lugar, el préstamo a pérdida o ganancia en que el prestamista asume los mismos riesgos e incertidumbres sobre la empresa que los correspondientes a sus armadores y propietarios. Prestaban el dinero a su “riesgo y ventura”, es decir el receptor del dinero no se

78 A.M.F., E, 7, I, 24, 10.

79 A.M.F., E, 7, I, 24, 11.

80 Los créditos de capital constituían un elemento de primer orden para el funcionamiento de las empresas y de la economía de época Moderna; una economía, sobre todo la marítima, absolutamente plagada de incertidumbres naturales y antrópicas -meteorología, duración irregular de los viajes, lentitud de los transportes, guerras, corrupciones administrativas, etc.-. Véase: MATHIAS, P.: “Risk, credit and kinship...”, op. cit., pp. 15-35.

responsabilizaba de las pérdidas en caso de que las hubiera ni aseguraba ningún beneficio. En suma, los prestamistas se arriesgaban a obtener importantes beneficios en caso de éxito a cambio de experimentar pérdidas en caso contrario. Por ejemplo, en 1512 Beltrán de Iraeta, vecino de Zestoa, fue condenado al importe de 73 ducados de oro a Juan de Mendizabal, vecino de Azpeitia, correspondientes al préstamo efectuado por el segundo de 70 ducados de oro más sus ganancias para la pesquería en Irlanda⁸¹. Este modelo de préstamo continuó en vigor a lo largo de todo el siglo XVI, por ejemplo: en 1560 Juan de Laborda prestó 100 ducados a pérdida o ganancia al maestre Domingo de Laborda, ambos vecinos de Hondarribia, para que los empleara en el armamento de una nao destinada a Terranova a la captura de ballenas y bacalao⁸²; en 1573 Andrés de Armuneta prestó 50 ducados a pérdida o ganancia a Domingo Alos de Amilibia, ambos vecinos de Deba, para el armamento de un galeón destinado a la pesca de bacalao en Terranova⁸³; en 1595 Miguel de Manchola, vecino de Urretxu, prestó 3.500 reales a Juan Martínez de Amilibia, de Mutriku, y Juan de Indo, de Deba, armadores de un galeón destinado a la captura de ballenas en Terranova⁸⁴, etc.

Los últimos contratos de este tipo localizados corresponden a las décadas iniciales del siglo XVII. En el caso de las escribanías de Deba los últimos ejemplos corresponden al año 1595, como el que se acaba de relatar. En las escribanías de Mutriku los últimos ejemplos son de 1605, como los 100 ducados prestados a pérdida y ganancia por Martín Martínez de Cortázar, vecino de Vitoria, al capitán Domingo de Asterriza, de Mutriku, para armar un galeón para la pesquería de bacalao en Terranova, o los 141 ducados prestados por Pedro de Galdona, vecino de Deba, al capitán Domingo de Bilbao la Vieja, señor de la torre de Lasao, vecino de Mutriku, para el armamento de tres chalupas destinadas a la caza de ballena en el puerto de Quexo en Cantabria, cantidad que se emplearía además en la compra de una de las chalupas que a la vuelta sería para el prestamista además de las ganancias o pérdidas habidas⁸⁵. En las escribanías de Hondarribia, el último caso hallado es de 1616 cuando Juan de Cigarroa, vecino de Hondarribia, prestó 1.804 reales de plata en dinero, en una caldera y en una chalupa a Juan de Olaso, vecino de Hendaya, dueño de una nao destinada a la pesquería de ballenas en el Ártico o “Noruega”⁸⁶.

Una similar evolución se constata en el caso de otro modelo de contrato muy similar cuyo uso únicamente se ha referenciado en Mutriku. Se trata también de un contrato en que se presta dinero a pérdida o ganancia pero se regularizan los beneficios que corresponderían a determinada cantidad de capital. Se constata que en esta villa existía una especie de convención tácita entre los inversores y participantes en las pesquerías para regular los

81 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 254 L. 20.

82 A.H.P.G., 3/343.

83 A.H.P.G., 2/1901.

84 A.H.P.G., 2/1933.

85 A.H.P.G., 1/2607; 1/2618.

86 A.H.P.G., 3/465.

beneficios correspondientes a las inversiones. Así, a principios del siglo XVI, concretamente en 1525 se observa que para las pesquerías de Irlanda a un préstamo de 24 ducados le correspondía, además de la devolución del principal, el beneficio de un mareaje, o cantidad correspondiente al sueldo de un marinero. En suma, el receptor aseguraba al prestamista la devolución de la cantidad invertida en cualquier circunstancia excepto en caso de desastre; a cambio de esta garantía, los beneficios a obtener por el prestamista se regularizan y con ello menguan. Es decir, al asumir un menor grado de incertidumbre, el prestamista no participa en los beneficios correspondientes a los armadores (pérdidas o ganancias), sino en una proporción prefijada; proporción que era también variable pues el mareaje aumentaba o disminuía en función del volumen de las capturas. Por ejemplo, en 1525 Pascual de Iciar prestó a Guray de Yarza, ambos vecinos de Mutriku, un total de 48 ducados para armar una carabela destinada a la pesquería de Irlanda. A su regreso se le devolvería el principal más un beneficio correspondiente a dos mareajes⁸⁷.

Si en las décadas iniciales del siglo XVI la convención tácita que regulaba los beneficios correspondientes a los préstamos de dinero destinados a las expediciones de pesquería en Irlanda establecía en un mareaje los beneficios correspondientes a una inversión de 24 ducados, para mediados de siglo a una inversión de 60 ducados correspondía el mismo beneficio de un mareaje en los préstamos destinados para las expediciones de Terranova. Por ejemplo, en 1565 el maestre San Juan de Ascarza prestó a Jorge de Ibiur, capitán armador de un galeón destinado a la pesca de bacalao en Terranova, ambos vecinos de Mutriku, la cantidad de 60 ducados a devolver tras el regreso del barco con una ganancia de un mareaje⁸⁸. Se trata de un fenómeno en apariencia insólito en que los préstamos concedidos a expediciones destinadas a las peligrosas y lejanas aguas y costas de Terranova eran dos y medio veces más baratos que los concedidos a las expediciones dirigidas a las perfectamente conocidas aguas y humanizadas costas de Irlanda; y más aún teniendo en cuenta que, entretanto, se había producido un importante ascenso de los precios, generalizado en todo occidente europeo. Ya sea por la creciente inseguridad de las aguas circun europeas, a raíz del casi continuo enfrentamiento franco-español de la primera mitad del siglo XVI, que repercutía en el encarecimiento de las expediciones pesqueras destinadas a países del extranjero como Irlanda, ya por la mucha mayor productividad de las aguas terranovenses que en cierto modo aseguraban el éxito de capturas de las expediciones pesqueras, se constata que los créditos obtenidos por los armadores y propietarios de los pesqueros dirigidos a este segundo destino eran considerablemente más baratos que los obtenidos para expediciones destinadas a pesquerías relativamente cercanas como las irlandesas. Este debió constituir uno de los principales motivos que durante las décadas iniciales del siglo XVI provocaron la, anteriormente citada, sustitución de las pesquerías irlandesas, inglesas, etc., por las de Terranova.

El carácter tácito, no expreso ni estático, de la convención de que a una inversión de 60 ducados correspondía la ganancia de un mareaje, en la mayoría de las ocasiones era observada de manera rigurosa, como se constata, por ejemplo, en diversos contratos correspondientes a

87 A.H.P.G., 1/2559.

88 A.H.P.G., 1/2579.

1565: Martín Ruiz de Bidazabal prestó al marinero Pascual de Ansola siete ducados y medio, quien se los devolvería con una ganancia de un octavo de mareaje; él mismo prestó al marinero Martín de Curucelaegui, el mozo, 10 ducados, que se los devolvería con la ganancia de un sexto de mareaje; al contraamaestre Pedro de Armendia prestó 15 ducados, quien los devolvería con una ganancia de cuarto de mareaje; Juan de Ibiur prestó a Antón de Irarrazabal, dueño de un galeón destinado a la pesca de bacalao en Terranova, 30 ducados, que se los devolvería con una ganancia de medio mareaje; Gregorio de Curucelaegui y su hijo Martín prestaron al capitán armador Pero Ochoa de Arriola 360 ducados que los devolvería con una ganancia de seis mareajes, etc.⁸⁹.

Esta equivalencia en otras ocasiones era aproximativa, por ejemplo, este mismo año el bachiller Juan Ochoa de Berriatua prestó al capitán armador Jorge de Ibiur 82 ducados y medio quien los devolvería con una ganancia de un mareaje y medio, a pesar de que, evidentemente, el préstamo no ascendía a la cantidad estrictamente precisa (90 ducados) para cumplir la convención; otro caso similar es el préstamo de 11 ducados concedido por Pedro de Corostola al marinero Juan de Gaztañeta quien debería devolvérselo con una ganancia de cuarto de mareaje⁹⁰. Estas “excepciones” constatadas en la documentación muestran una vez más la existencia de una negociación entre las partes que intervenían en los préstamos, a pesar de la existencia de un acuerdo tácito entre ellos para regular los beneficios correspondientes a las inversiones. Este acuerdo tácito o convención de un mareaje de beneficio por 60 ducados de inversión se mantuvo invariable durante la segunda mitad del siglo XVI, a pesar del ascenso general de los precios que en el interín acontecía. Del mismo modo que lo observado en el precedente modelo de contratación de capital, este modelo de contrato exclusivamente circunscrito a Mutriku dejó de usarse a partir de las décadas finales del siglo XVI. Los últimos ejemplos consignados pertenecen a 1585 como es el caso del préstamo de 90 ducados dado por Íñigo de Mendibelzua a San Juan de Echeberria, dueño de un navío destinado a la pesca de bacalao en Terranova, quien debería devolvérselo con una ganancia de mareaje y medio⁹¹.

Se constata que, ambos tipos de contratos, a partir de las décadas finales del siglo XVI fueron progresivamente sustituidas por un tercer tipo que a continuación se describirá. Este fenómeno coincide con la ya citada interrupción de la presencia de escrituras de compañías pesqueras, acaecida a partir de finales del siglo XVI y principios del siguiente en la documentación notarial. En su momento se ha asociado este fenómeno a las transformaciones acontecidas en la organización de las empresas pesqueras; transformación consistente en la disolución de las hasta entonces separadas figuras del propietario y del armador de los pesqueros, sustituidas por sociedades de varios propietarios-armadores de elevado rango económico, que ostentaban la propiedad de los pesqueros, invertían capitales en su apresto y armamento y contrataban capitales de otros inversores ajenos a la compañía. El tercer tipo de contrato de préstamo de capitales que se está analizando, precisamente, surge a raíz de estas

89 A.H.P.G., 1/2579.

90 A.H.P.G., 1/2579.

91 A.H.P.G., 1/2587.

transformaciones acontecidas en el modo de organización de las empresas pesqueras a fin de adecuarse a la nueva realidad. Se trata de préstamos a interés en que el prestamista recupera la inversión más un porcentaje prefijado del capital. Desde fines del siglo XVI y a lo largo de todo el siglo XVII será el tipo de contrato predominante. La actividad pesquera, en lo sucesivo, será regida por sociedades de propietarios-armadores que explotaban embarcaciones propias o actuaban a modo de consignatarios en la gestión empresarial de barcos pertenecientes a terceros que se desentendían de su explotación directa. Este último caso, como se veía en el capítulo de las pesquerías, era muy habitual con los pesqueros labortanos que invernaban en puertos guipuzcoanos, cuyos propietarios residían en Lapurdi, sin participar directamente en la gestión de sus barcos, labor desempeñada por sociedades de consignatarios que se encargaban de su apresto, armamento, contratación de tripulaciones y comercialización de sus capturas.

De forma similar, los prestamistas, en adelante, se desentienden absolutamente del proceso de gestión y del desarrollo de las campañas. Renuncian absolutamente a asumir parte alguna de las incertidumbres de las empresas, limitándose únicamente a recuperar el capital prestado más un interés preestablecido en un determinado plazo de tiempo tras el regreso de los pesqueros, independientemente del éxito o del fracaso de la campaña. Con asegurarse siempre unos beneficios, los correspondientes al interés prefijado, los prestamistas conjuraban el peligro de posibles pérdidas en una época en que, como antes se veía, se fueron incrementando las tensiones políticas, los enfrentamientos bélicos y la competencia de los productos pesqueros extranjeros. En un contrato de préstamo otorgado en 1635 en que el capitán Domingo de Arrona y el presbítero beneficiado don Pedro de Aguirre, vecinos de Deba, prestaban 6.670 reales de plata con un interés del 27,5% al capitán Antonio de Iturrizalaga, vecino de Mutriku, “interesado” en compañía con don Pedro de Idiaquez en la nao *San Pedro* destinada a Terranova para la captura de ballenas y bacalao, éste último se obligaba a “...pagarle conforme las ganancias que hiziere en el dicho biaje. Y por ser lo suso dicho dificultoso y subçeder dibersos casos y cuentas en el dicho biaje por obiar lo suso dicho me obligo de dar y pagar al dicho capitan Domingo de Arrona y a quien su poder hubiere a raçon de beynte y siete reales y medio por çiento por las ganancias que puede tener en el dicho biaje...”⁹². Es decir, las crecientes complicaciones y dificultades a las que se enfrentaban las empresas pesqueras motivaban que, progresivamente, los prestamistas de capital quedaran al margen de la marcha de la gestión y de los resultados de las expediciones.

Es más, el diversas veces aludido incremento de las dificultades tan perniciosas para el desarrollo de las pesquerías desencadenó, como consecuencia, el progresivo encarecimiento de los créditos, lo cual contribuyó aún más indudablemente al aumento de esos problemas, produciéndose un típico proceso de retroalimentación (Véase el cuadro nº 21 del Apéndice Estadístico). Si durante la década de los 70 del siglo XVI el interés de estos préstamos ascendía a una cantidad en torno al 10%, tal como se constata, por ejemplo, en el préstamo de 3.570 reales de plata concedido en 1579 por Sabat de Landa, vecino de Hondarribia, al maestro Pierres de la Sala, vecino de Guéthary (Lapurdi), y sus socios Martín de Callabat y Nicolás de la Torre, vecinos de Pasai Donibane y San Pedro respectivamente, para el apresto

92 A.H.P.G., 2/1973.

de la nao *San Nicolás* destinado a la pesca de bacalao en Terranova⁹³; para finales del siglo XVI había ascendido ya al 27,5%, tal como se atestigua en el préstamo de 220 ducados concedido en 1598 por Martín de Gurmendi, maestro carpintero de San Sebastián, a la sociedad formada por Juan Sanz de Galdiano, comerciante de San Juan de Luz, y Martín de Ben y Martín de Errazquin, vecinos de San Sebastián, para el apresto de una expedición bacaladera a Terranova⁹⁴. Es decir, en un plazo de unos 20 años, el precio de los créditos se había prácticamente triplicado. En ello debieron influir indudablemente las graves dificultades experimentadas por las pesquerías a raíz de los enfrentamientos bélicos que la Corona sostuvo con Francia, Inglaterra y Holanda, del progresivo incremento de la competencia de las pesquerías extranjeras, etc., que en estos años se produjeron. Efectivamente, a principios del siglo XVII el interés de los créditos concedidos para las pesquerías en distintos puertos guipuzcoanos continuaba sin descender. Así el año 1600 en Hondarribia San Pedro de Adaro, vecino de Bilbao concedió un préstamo de 100 ducados a un interés del 27,5% a Munjun de la Parça, vecino de Hendaya, maestre y armador de un navío surto en Burdeos en espera de zarpar hacia Terranova a la pesca de bacalao, propiedad de Monsieur de Luca, caballero francés, gobernador del castillo de Blaia; por su parte, Sebastián de Alatresta, vecino de Irun entregó a Domingo de Igola, que en sociedad con Martín Sáenz de Alhacoa y Gabriel de Abadia, todos vecinos de Hondarribia, armaba una nao destinada a la pesca de bacalao en Terranova, 100 cargas de sidra, valorada en 100 ducados, con un interés del 27%⁹⁵. El año 1605 en Mutriku, por su parte, Martín de Jaureguibarria, representante de Juan Díaz de Garayo, vecinos de Vitoria, concedió a Sebastián de Lizaranzu, vecino de Alzola (Elgoibar), dos créditos al 27,5%, uno de 200 ducados para el armazón de la nao *Nuestra Señora de la Asunción*, y otro de 300 ducados para la nao *Nuestra Señora de Azpilgoeta*, ambas destinadas a Terranova a la captura de ballenas y bacalao⁹⁶.

Los años relativamente pacíficos del reinado de Felipe III debieron repercutir favorablemente en el descenso del precio de los créditos destinados a las pesquerías de Terranova, aunque el incremento de la competencia extranjera y el reinicio de las tensiones y de los enfrentamientos bélicos debieron impedir que se abaratara hasta los valores existentes en los años 70 del siglo XVI. Este descenso no se detecta en el caso de las cacerías balleneras en territorios bajo soberanía danesa que dieron inicio en los años 10 del siglo XVII. Las serias dificultades iniciales de estas expediciones, materializadas en la fuerte oposición a la presencia ballenera vasca ejercida por ingleses, holandeses y daneses, repercutieron en que el precio de los préstamos no experimentara en este caso descenso alguno, permaneciendo en torno al 28%. Por ejemplo, en 1615 Domingo de Galarraga, Francisco González de Legarda, Antonio de Maturana y Diego de Aberasturi, vecinos de Vitoria, y Gaspar de Arriola, vecino de Alzola en Elgoibar, concedieron diversos créditos al 28% a los capitanes Juan de

93 A.H.P.G., 3/356.

94 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 350.

95 A.H.P.G., 3/420.

96 A.H.P.G., 1/2597.

Gayangos y San Juan del Puy, vecinos de San Sebastián, dueños de la nao *San Pedro*, destinada a la cacería de ballenas en Noruega⁹⁷. Con todo, en el caso de las expediciones dirigidas a Terranova el descenso, aunque leve, es incuestionable. Así en 1623 -iniciada ya la Guerra de los Treinta Años y la guerra con Holanda, lo que induce a pensar que pocos años antes, en pleno período pacífico el descenso debió ser mayor- el capitán Juan de Echabarría, vecino de San Sebastián, prestó a Marticot de Arreche, vecino de Ziburu, 800 ducados al 24% para el armamento de dos naos destinadas a Terranova a la captura de ballenas y bacalao⁹⁸. El aumento de las tensiones internacionales debió repercutir también en el progresivo encarecimiento de los préstamos, así, al año siguiente el mismo capitán Juan de Echabarría concedía a la sociedad integrada por Juan de Echeberri, vecino de Ziburu, y Pedro Cardel Eguzquiza un préstamo de 100 ducados al 25% para el apresto del navío *La María de San Vicente*, destinado a Terranova⁹⁹.

El interés de los préstamos fue en progresivo aumento, así en 1635 la sociedad formada por el capitán Cristóbal de Basurto, su esposa doña Ana de Uzcanga, Juan Ortiz de Basurto y Asencio de Basurto, vecinos de Deba y Getaria, propietarios de la nao *Nuestra Señora de la Piedad*, destinada a Terranova a la captura de ballenas, bacalao y focas contrató diversos préstamos cada vez más caros a medida que avanzaban los meses hasta el estallido en mayo de la guerra entre España y Francia: en febrero doña Antonia de Lasalde, vecina de Elgoibar, les prestó 150 ducados al 27%¹⁰⁰; en mayo, zarpado ya la nao hacia Terranova, Santiago de Tellería, vecino de San Sebastián, les prestó 200 ducados al 30%¹⁰¹ y el capitán Domingo de Arrona, en nombre de don Pedro de Aguirre, vecinos de Deba, les prestaron 3.295 reales al 27,5%¹⁰². Estas variaciones son muestra de la negociación que se producía entre ambas partes a la hora de concertar las condiciones de un préstamo, pero al mismo tiempo son un claro exponente del progresivo incremento del interés de los préstamos al compás del aumento de las dificultades bélicas de la Corona. A mediados del siglo XVII, la recuperación experimentada por las pesquerías guipuzcoanas durante la década de los 50 no repercutió en absoluto en el descenso del interés de los préstamos que continuaron en valores similares, signo inequívoco de la vigencia de las dificultades que afectaban a las pesquerías como la inseguridad bélica y la competencia extranjera: por ejemplo, en 1655 el capitán Juan de Echeberria, vecino de Hondarribia, prestó a la sociedad integrada por Miguel de Ondarralzu, vecino de Hendaya, y el capitán Juan de Cigarroa, de Hondarribia, 3.200 reales al 30%, para el apresto del navío *Nuestra Señora del Rosario* destinada a la caza de ballenas en el

97 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1104. Esta era una de las dos naos donostiaras apresadas por los daneses aquel año en el Cabo Norte de Noruega.

98 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 361.

99 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 325.

100 A.H.P.G., 2/1993.

101 A.H.P.G., 2/1993.

102 A.H.P.G., 2/1973.

Ártico¹⁰³.

Durante las décadas finales del siglo XVII tampoco se produjo un abaratamiento realmente decisivo de los intereses de los préstamos, lo que denota que las dificultades -competencia pesquera extranjera y guerras- que atenazaban a las pesquerías guipuzcoanas continuaban vigentes. Aunque la Paz de los Pirineos (1659) puso fin a la larga guerra franco-española, la segunda mitad de este siglo estuvo jalonada por sucesivos enfrentamientos entre ambos Estados -aparte de otras guerras en que España luchó contra otras potencias europeas como Inglaterra y Portugal-, separados por cortos períodos pacíficos. Por ejemplo, durante uno de los citados cortos períodos pacíficos inaugurado tras la Paz de Nimega (1679), consta que en un préstamo de 200 reales de a ocho concedido en 1683 por don Martín de Picabea y Lesaca a Francisco de Mirandaola, capitán del ballenero *San Phelipe*, ambos vecinos de Deba, el interés ascendía al 25%. Es decir, aunque desde mediados del siglo habían experimentado un leve descenso de un 5%, de ninguna manera se volvieron a repetir valores como aquel 10% de los años 70 del siglo XVI.

En suma, la contratación de capitales para la principal modalidad pesquera guipuzcoana continuó siendo muy cara a lo largo de todo el siglo XVII con el agravante durante sus décadas finales de que, como consecuencia de la intensa captura de ballenas, cada vez había que acudir a aguas más septentrionales y más peligrosas y de que progresivamente se reducían las garantías de éxito de capturas de las expediciones. En estas circunstancias, el elevado precio de los préstamos constituía un escollo cada vez más difícil de esquivar, de manera que progresivamente el agravamiento de los citados problemas -inseguridad bélica, competencia extranjera, disminución de las capturas- impedían que se produjera el abaratamiento de los préstamos y al mismo tiempo esta inflación repercutía en el agravamiento de los problemas. Efectivamente, el elevado precio de los préstamos era un grave problema que nunca se solventó, aunque al mismo tiempo constituía un eficaz medio para que los interesados en las pesquerías contaran con prestamistas dispuestos a prestarles el capital que precisaban, animados, precisamente, por lo elevado de los intereses que percibían. A este respecto, es muy esclarecedor la relación existente entre el capitán Tomás de Vidasoeta, vecino de San Sebastián y dueño del ballenero *Nuestra Señora del Loreto y San Joseph*, de 243 toneladas de arqueo, y el prestamista Nicolás de Gaztañaga, vecino de Orio. En 1663 firmaron entre ambos un contrato de préstamo “a la gruesa ventura” por el que el segundo le prestaba 2.000 reales de plata con un interés del 25% en caso de paz y del 30% en caso de guerra entre Francia y España. Este contrato sería prorrogado año tras año hasta 1674, en que Gaztañaga le prestó al capitán otros 200 reales de a ocho en idénticas condiciones. Al año siguiente, este último contrato fue de nuevo prorrogado y también en 1676, aunque en esta ocasión se contemplaba que debía entregarle un interés del 25% “...por causa de la Combersa que ay al presente entre esta provincia de Guipuzcoa y la de Labor del Reyno de Francia y de que habra por esta razon patentes de ambos Reyes de España y Francia para los nabios de ambas provincias que han de nabegar este presente año a Terranova...” o del 30% en caso de que se rompiera la Conversa¹⁰⁴.

103 A.H.P.G., 3/491.

104 A.H.P.G., 3/1871; 3/1872; 3/1873.

El resultado de todo ello ya se ha anticipado en el capítulo de las pesquerías, que no fue otro que la decadencia de las pesquerías transoceánicas durante las décadas finales del siglo XVII y las iniciales del XVIII, a medida que menguaban las sociedades pesqueras, desanimadas por las cada vez más dificultosas y escasas capturas, y aumentaba el desinterés de los inversores de capital por una actividad en la que la capitalización de las inversiones era cada vez más complicada y dilatada en el tiempo. El documento que se acaba de citar es muy ilustrativo al respecto. Don Martín de Picabea y Lesaca tuvo que aguardar varios años para recuperar el principal del dinero que prestó en 1683 al capitán Francisco de Mirandaola; éste último en las campañas de 1683 y 1684 tan sólo pudo devolverle, además de los intereses al 25% correspondientes al total del préstamo, la mitad del principal -100 reales de a ocho-; y para el inicio de la campaña de 1685, ante las dilaciones que estaba experimentando la devolución de este préstamo, recurrieron a formalizar ante escribano una escritura de obligación en que se expresaban todos estos avatares y Mirandaola, que esta vez se embarcaba como capitán en otro ballenero, se comprometía a la devolución de los 100 reales de a ocho restantes más sus intereses al 25%¹⁰⁵.

Efectivamente, durante las décadas iniciales del siglo XVIII continuó agravándose la espiral de problemas que encorsetaban el desarrollo de las pesquerías. Como resultado, en lo sucesivo, no descendieron más los intereses de los préstamos del citado 25%, ya sea en el caso de las pesquerías de bacalao como en el de las cacerías de ballenas. Por ejemplo y en lo que se refiere a la pesquería de bacalao, en los autos de un pleito relativo al importe de soldadas a los marineros, doña Ángela de Mirubia, dueña y armadora de un bacaladero, vecina de San Sebastián, testificaba que en 1713, terminada ya la Guerra de Sucesión de España, los intereses de los préstamos concedidos a los marineros para cubrir sus gastos de equipaje para las pesquerías o los concedidos por algunos marineros para el armamento de los pesqueros ascendían al 25%¹⁰⁶; en 1722 don Pedro de Araneder, propietario y armador de un pingue destinado a la caza de ballenas, vecino de Hendaya, prestó a los componentes de su tripulación, a modo de adelantos salariales, diversas cantidades destinadas a cubrir los gastos de equipaje con un interés del 25%¹⁰⁷; en 1731 don Luis de Fulqui, dueño y armador de una fragata destinada a la caza de ballenas, concedía a sus tripulantes un préstamo idéntico también con un interés del 25%¹⁰⁸.

105 "...a los veinte y uno de mayo del año pasado de mil seiscientos y ochenta y tres el dicho Picavea dio al dicho Mirandaola ducientos reales de a ocho a gruesa ventura, para las tobas (sic) pesqueria de ballenas que fue por capitan del navio nombrado San Phelipe a su riesgo y ventura con veinte y cinco pesos por cientto, y de pagarlos con el principal echo el biaje a qualquier puertto de España, conforme y con las condiciones que contiene dicha escritura. En cuia confromidad an corrido asta oy día de la fecha, y el dicho Mirandaola a pagado en los dos años sus yntereses a veinte y cinco por ciento con mas cien reales de a ocho de los ducientos del principal, con que quedan para este biaje que ba por capitan // (f. 2 r.) este presente ano a dicha pesqueria en el navio nonbrado San Joseph cien reales de a ocho en la misma forma de antes con veinte y cinco por ciento y de pagarlos echo el biaje, conforme dispone y previene la dicha escritura..." (A.H.P.G., 2/2047).

106 A.M.F., E, 7, I, 30, 12.

107 A.H.P.G., 3/2499.

108 A.H.P.G., 3/2510.

Esta evolución se constata también con el último tipo de contratos de préstamo consignado en la documentación notarial consultada. Aunque cuantitativamente es el menos numeroso de los contratos, cronológicamente es el de mayor duración pues consta su presencia desde las décadas iniciales del siglo XVI hasta las finales del XVII. Consiste en una variante del anterior tipo contractual con la única diferencia de que la devolución del préstamo se efectúa en especie en una cantidad predeterminada de barricas de grasa, cargas de bacalao, etc. Era la modalidad más habitual de contratación de capitales por parte de los marineros que precisaban de dinero para la compra de ropas y otros equipajes. Por ejemplo, en 1565 el marinero Pascual de Arriaga se obligó a la devolución tras su regreso de Terranova de una barrica de grasa de ballena a Hurtuno de Beorrosorosa, ambos vecinos de Mutriku, en concepto de devolución del préstamo que le dio para la compra de ropa y otros efectos. De igual manera, el marinero Juan de Gardaza este mismo año se obligaba a la devolución de una carga de bacalao a Martín de Alzolabea, ambos vecinos de Mutriku¹⁰⁹. Por supuesto, este tipo de contratos también eran suscritos por los dueños y armadores de los pesqueros, como el otorgado en 1545 por Lorenz de Durango, capitán de la nao *La Catalina*, destinada al puerto gallego de Malpica a la caza de ballenas, que se obligaba a la devolución a su regreso de 45 barricas de grasa a Sabat de Sarasti, ambos vecinos de Hondarribia¹¹⁰. Como en el caso de los préstamos a interés, también en este tipo de contratos los beneficios del prestamista estaban prefijados por lo que en caso de éxito sus beneficios eran menores que en los préstamos a pérdida y ganancia. Por supuesto a cambio de esta merma el prestamista aseguraba sus beneficios pues percibía las cantidades de grasa o bacalao preestablecidos siempre que el barco regresase sin novedad, fuese o no exitosa la campaña.

Se constata que a lo largo del período de este estudio, el valor monetario atribuido a cada barril de grasa o carga de bacalao fue en progresivo aumento, de manera que prácticamente se triplicó; es decir, con el préstamo de una misma cantidad de reales de plata se obtenían a mediados del siglo XVI casi tres veces más barriles de grasa o cargas de bacalao que en las décadas finales del siglo XVII. Así, en la década de los 60 del siglo XVI el valor atribuido a ambos conceptos rondaba los 44 reales de plata¹¹¹. Por ejemplo, en 1560 Juan de Astigar, dueño de una nao destinada a la caza de ballenas en Terranova, vecino de Irun, se comprometía a la entrega a su regreso de 25 barricas de grasa a Juan de Laborda, vecino de Hondarribia, en pago de un préstamo de 100 ducados¹¹². Igualmente, en 1565 el piloto San Juan de Oleaga, vecino de Natxitua (Bizkaia), se obligó a la entrega a su regreso de Terranova de tres cargas de bacalao a Pedro de Corostola, vecino de Mutriku, en pago de un préstamo de 12 ducados¹¹³. Se constata, también, que en caso de que al regreso de las pesquerías en vez de

109 A.H.P.G., 1/2579.

110 A.H.P.G., 3/315.

111 Consta que el peso de cada producto era distinto, de manera que cada barril de grasa al uso pesaba cuatro quintales centenales (A.H.P.G., 1/2584) y cada carga de bacalao tres quintales centenales (A.H.P.G., 1/2579).

112 A.H.P.G., 3/343.

113 A.H.P.G., 1/2579.

recalar en Gipuzkoa lo hicieran en Flandes para vender allí las capturas su valor monetario se estipulaba en 66 reales de plata -en el caso de los barriles de grasa-. Así, en el primero de los dos casos citados, Juan de Astigar se comprometía a entregar a Juan de Laborda únicamente 16 barriles y dos tercios en caso de que arribara a Flandes¹¹⁴. Este mismo año de 1560 Martín de Berrobi, dueño de un ballenero destinado a Terranova, se comprometía a la entrega a su llegada a Flandes de 20 barricas de grasa a Miguel de Lesaca, ambos vecinos de Errenteria, en pago de un préstamo de 120 ducados¹¹⁵. En suma, en la costa guipuzcoana existía una convención tácita del valor monetario de los barriles de grasa y de las cargas de bacalao aplicable en este tipo de préstamos de capital.

De nuevo, al compás del incremento de la inseguridad en el mar -fruto del agravamiento de los enfrentamientos bélicos- y de la competencia extranjera el valor atribuido a los barriles de grasa -único concepto del que se han hallado datos diacrónicos- fue en progresivo aumento. En Hondarribia para 1575 el precio del barril se establecía en 66 reales de plata, de manera que había aumentado en torno al 50%, equiparando a la cantidad que en los años 60 se usaba en caso de que se descargaran en Flandes: Tomás de Landergorrieta se comprometía al regreso de su navío desde Terranova a la entrega de 17 barriles de grasa a Martín Sanz de Laborda, ambos vecinos de Hondarribia, en pago de un préstamo de 102 ducados¹¹⁶. En otros puertos el proceso de inflación fue aún mayor, así este mismo año en Mutriku, Domingo de Garate se obligó a la entrega a la vuelta de su galeón desde Terranova de ocho barricas de grasa, valorados en 71,5 reales la barrica, a Esteban de Lete, ambos vecinos de esta villa, en pago de un préstamo de 52 ducados¹¹⁷. Por supuesto, las circunstancias personales de las partes contratantes influían notablemente en estas variaciones, así en 1573 Esteban de Hoa, capitán armador de un ballenero, apremiado por las deudas de una expedición anterior, se vio forzado a contratar con Domingo de Hugalde, ambos vecinos de San Sebastián, un préstamo de 1.710 reales de plata con la obligación de entregarle a su regreso de Terranova 30 barricas de grasa, a 57 reales cada¹¹⁸. A fines del siglo XVI, el precio del barril continuaba rondando estos valores, por ejemplo en 1595 la sociedad propietaria y armadora del galeón *Nuestra Señora de la Esperança*, integrada por el capitán Juan Martínez de Amilibia y su hijo homónimo, Juan de Indo y el piloto Pedro Dabil de Aguirre, todos vecinos de Deba, se comprometió a la entrega a su regreso de Terranova de 50 barriles de grasa a Miguel de Manchola, vecino de Urretxu, al precio de 70 reales el barril, por un préstamo de 3.500 reales de plata. En este encarecimiento debió influir también la progresiva escasez de ballenas en Terranova que motivaría a principios del siglo XVII la búsqueda de nuevos caladeros en el Ártico. Esta hipótesis adquiere mayores visos de realidad teniendo en cuenta que en este contrato se incluyó la condición de que la entrega de los 50 barriles se efectuaría en el caso de que el galeón trajera una carga de más de 625 barriles; en caso de que fueran menos la

114 A.H.P.G., 3/343.

115 A.H.P.G., 3/2341.

116 A.H.P.G., 3/388.

117 A.H.P.G., 1/2584.

118 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 85.

cantidad de barriles a devolver se reduciría en la misma proporción¹¹⁹.

Este proceso inflacionista continuó a lo largo del siglo XVII de manera que para la década de los 70 de este siglo el precio del barril había experimentado un incremento de más del 80% con respecto a lo que se cotizaba a finales del siglo XVI. Por ejemplo en 1673 Juan Bernart Burges, vecino de Burdeos, se obligó a la entrega de 30 barricas de grasa a don Cristóbal de Olazabal, a la sazón alcalde de Errenteria, al precio de 127 reales de plata el barril¹²⁰. A primera vista, esta evolución, pudiera parecer beneficiosa para las empresas balleneras que podían contratar capitales a cambio de cada vez menos barricas de grasa. Pero este proceso inflacionista es un reflejo del incremento progresivo de las dificultades de la actividad ballenera. Además de la siempre presente competencia extranjera y tensiones políticas y bélicas, a partir de las décadas finales del siglo XVII la propia captura de cetáceos se hacía cada vez más complicada a medida que se agotaban los cazaderos más cercanos y había que penetrar cada vez más allá del Círculo Polar Ártico. La continua inflación del precio del barril de grasa es el resultado de ese aumento de las dificultades para coronar expediciones con capturas exitosas y resultados lucrativos, al tiempo que constituye una de las causas del progresivo desinterés de los inversores por emplear su dinero en la actividad ballenera, pues el capital invertido progresivamente rentaba menos cantidad de barriles de grasa; merma equivalente al incremento de valor monetario experimentado por cada barril de grasa desde fines del siglo XVI (el 80%). En suma, estos datos constituyen una clara muestra de la decadencia experimentada por la actividad ballenera en Gipuzkoa a partir de las últimas décadas del siglo XVII, proceso que desembocaría en la grave crisis de los años 20 del siglo XVIII.

En lo que a la construcción naval se refiere, al igual que en el caso de las pesquerías transoceánicas, esta actividad precisaba de fuertes inyecciones de capital de explotación para la construcción de embarcaciones, especialmente de crecido tonelaje. Con todo, son muy pocas las escrituras de contratación de capital consignadas en la documentación notarial, hecho que concuerda con lo que se viene observando en otras actividades y otros tipos contractuales. En suma, predominaban los contratos privados, incluso establecidos de manera verbal, aunque los pocos establecidos ante notario y que han llegado a nuestros días permiten el estudio de sus características. Otro hecho que destaca sobremanera es que estos contratos, que venían apareciendo en la documentación notarial desde la primera mitad del siglo XVI, dejan de suscribirse ante escribano a partir de las décadas iniciales del siglo XVII, signo inequívoco, como se irá viendo, de las anteriormente aludidas importantes transformaciones experimentadas por la actividad a partir de estas fechas. En total se han distinguido tres tipos de contratos de préstamo entre los que predomina el préstamo a pérdida o ganancia. Constituían préstamos concedidos a constructores a fin de concluir los trabajos de construcción de determinada embarcación o acabar de aprestar y aparejar barcos recién construidos y botados al agua. El receptor del dinero se comprometía a su devolución tras la primera campaña en cualquiera de las actividades para la que se había construido el barco con los correspondientes beneficios, mayores o menores, de acuerdo con las ganancias obtenidas.

119 A.H.P.G., 2/1944.

120 A.H.P.G., 2/1757.

Por ejemplo, en 1535 Martín Ochoa de Iturbe, dueño de una nao en proceso de construcción en el astillero de Astigarribia, se obligaba a la devolución a San Juan de Ilumbe, ambos vecinos de Mutriku, del préstamo de 297,5 ducados tras la llegada de la nao a Sevilla cargada de hierro¹²¹.

Este tipo de contratos continuaron en vigor durante la segunda mitad del siglo XVI, por ejemplo, en 1575 Martín Ochoa de Irarrazabal, dueño de un galeón en construcción en el astillero de Deba, se obligaba a la devolución a doña María Ramos de la Herrería, esposa de Pedro Bilbao la Vieja, vecina de Mutriku, del préstamo de 100 ducados tras la venta de la embarcación en Sevilla¹²². Pero a fines del siglo XVI y principios del XVII se firmaron los últimos contratos de este tipo ante notario. Concretamente, en las escribanías de Deba, el último contrato localizado es de 1590, el otorgado por Esteban de Lete, vecino de Mutriku, maestro de la recién construida nao *La Concepción*, en nombre de la sociedad de propietarios de la misma, en que se obligaba a la devolución de 350 ducados, necesarios para terminar de aparejar la nao, a Pedro de Ubayar, vecino de Azkoitia, junto con las ganancias que obtuviese de sus fletes y de su venta¹²³. En las escribanías de Hondarribia, por su parte, el último localizado es de 1616 en que Miguel de Ubilla Casadevante, administrador del capital remitido desde Potosí por Antonio de Ainciondo, el menor, prestó 500 ducados a Juan de Cigarroa, cuñado del citado Antonio de Ainciondo, todos vecinos de Hondarribia, que los precisaba para completar el dinero necesario -2000 ducados- para la adquisición de la cuarta parte de la propiedad de un galeón de 400 toneladas de arqueo construido en Irun por don Bernardino de Argaiz Antillon y su esposa doña Magdalena de Ribera. Cigarroa se obligaba a la devolución del préstamo más las ganancias correspondientes de su venta en Cádiz, Sanlúcar o Sevilla y de los fletes que transportase en su viaje a Sevilla¹²⁴.

Esta evolución constituye un reflejo del cúmulo de dificultades que atenazaban a la construcción naval durante las últimas décadas del siglo XVI y las iniciales del XVII. El contexto bélico de la época perjudicaba seriamente la construcción de grandes barcos destinados a las pesquerías transoceánicas o a la Carrera de Indias, frecuente y continuamente embargados por la Armada. También se veía afectada la construcción de pequeñas embarcaciones destinadas al transporte, sometidas a embargos de la Armada para apropiarse de sus tripulaciones. Además, durante estas décadas se produjo el momento álgido del conflicto en torno a las Pragmáticas de fletes, descrito en los capítulos de la construcción naval y del comercio, en que las grandes embarcaciones distorsionaban la normal actividad transportista de las pequeñas. En suma, tensiones y conflictos que repercutieron en el incremento de la inseguridad de los inversores en construcción naval por recuperar sus préstamos con las ganancias correspondientes.

121 A.H.P.G., 1/2570.

122 A.H.P.G., 1/2584.

123 A.H.P.G., 2/1931.

124 A.H.P.G., 3/465.

En este contexto, los prestamistas, a fin de asegurar la recuperación de sus inversiones y la obtención de algunas ganancias comenzaron a emplear los restantes dos tipos de contratos localizados en la documentación notarial. En primer lugar, en la construcción de grandes barcos comenzó a emplearse el préstamo a interés, hecho también constatado en la actividad de las pesquerías transoceánicas. El prestamista recuperaba su inversión junto con un beneficio de en torno al 15% obtenido de las ganancias de la actividad naval para la que se construía la embarcación. Por ejemplo, en 1573 Juan de Cigaran el mayor y su esposa Catalina de Cerain, dueños de un galeón destinado a la caza de ballenas en Terranova, vecinos de Deba, a fin de concluir su construcción en el astillero de Deba, en abril obtuvieron de Andrés de Arrizabalaga, vecino de Eibar, un préstamo de 500 ducados al 12,5% a devolver tras su regreso de Terranova. En mayo, con la embarcación recién construida y para terminar de aprestarla y aparejarla, obtuvieron de Santiago de Urrutia, vecino de Elgoibar, otro préstamo de 250 ducados esta vez al 16,7% también a devolver tras su campaña pesquera¹²⁵. Una vez más, se constata que las circunstancias particulares de cada caso influían claramente en las condiciones de los contratos y que indudablemente se producía una negociación entre las partes. A principios del siglo XVII continuaba invariable el precio de estos préstamos en el 15%, como consta en el préstamo de 3.000 reales de plata dado para el apresto del galeón *Nuestra Señora del Juncal* por Miguel de Casadevante a Juan de Cigarroa, vecinos de Hondarribia, quién se lo devolvería con un beneficio del 15% tras su venta en Sevilla¹²⁶. En segundo lugar, en la construcción de barcos de pequeño porte se comenzó a usar otro tipo de contrato en el que la devolución del préstamo se hacía “en especie”, es decir, al prestamista se le concedía una participación en la propiedad de la embarcación o cualquier otro servicio de carpintería. Por ejemplo, en 1596 el maestro carpintero Bernart de Darieta obtuvo de Miguel de Maleo, ambos vecinos de Errenteria, un préstamo de 125 ducados, entregados en sidra, necesarios para la construcción de un navío, que estaba fabricando en el astillero de esta villa, cuya devolución la hizo mediante la construcción de una casa y un lagar junto a otra casa del prestamista¹²⁷.

Estos tipos de contratos dejaron también de suscribirse para principios del siglo XVII, muestra de las importantes transformaciones que experimentó la organización empresarial de esta actividad. Esta evolución de la contratación de capitales concuerda con la observada con los contratos de compañía para la construcción naval. En lo que a éstos últimos atañe, se ha comprobado que a partir de principios del siglo XVII la construcción de grandes barcos sería protagonizada por grupos de socios, poseedores de fuertes recursos financieros, encabezados por afamados maestros constructores que actuaban como verdaderos empresarios en la dirección y control de todo el proceso productivo. Estas sociedades unidas por lazos de parentesco, amistad y confianza, en caso de necesidad recurrían a la contratación de más capitales pertenecientes a terceros con quienes mantenían idénticos lazos, de manera que en lo sucesivo prácticamente dejó de ser necesario el recurso a los servicios notariales al efecto, predominando los acuerdos de carácter privado. Tampoco se localizan en adelante préstamos

125 A.H.P.G., 2/1901.

126 A.H.P.G., 3/465.

127 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 43.

otorgados ante notario destinados a la construcción de pequeñas embarcaciones en lo que debió influir decisivamente el modelo de contratación generalizado en el que un constructor determinado construía por encargo una embarcación a cambio de una cantidad prefijada, sin que fuese necesario la inyección de suplementos de capital para completar su construcción o apresto final.

Las apreciaciones que se vienen realizando acerca de la escasez de escrituras de contratación de capital suscritas ante escribano y de su carácter mayoritariamente privado e incluso verbal son también aplicables para el caso del comercio marítimo. De igual manera, entre las escrituras otorgadas ante notario se observa también una tipología evolutiva muy significativa. A primera vista, y atendiendo a su finalidad, los préstamos destinados al comercio marítimo se agrupan en dos conjuntos, el primero integrado por préstamos concedidos para el armamento y apresto de embarcaciones mercantes y el segundo por los concedidos a comerciantes precisados de capital para culminar determinadas operaciones mercantiles. En resumidas cuentas, ambos casos constituyen operaciones de contratación de capital de explotación necesario para llevar a cabo determinados negocios, en fin, para surtirse de los medios de transporte (barcos) o del dinero preciso. Planteada así la cuestión, parece que la razón última de la existencia de estos dos conjuntos de contratos de préstamo pudiera ser que cada uno se corresponde a dos actividades distintas aunque estrechamente vinculadas, como son el transporte naval y el comercio propiamente dicho; de manera que los contratos de préstamo para el apresto y armamento de embarcaciones corresponderían a la primera de las actividades y los destinados a financiar determinadas operaciones comerciales corresponderían a la segunda. Pero la cuestión no es tan sencilla, ni mucho menos.

Con una lectura más atenta de estos contratos se comprueba, en primer lugar, que los préstamos concedidos para el armamento de mercantes constan en la documentación notarial desde inicios del siglo XVI, mientras que los préstamos destinados a sufragar operaciones mercantiles aparecen en la documentación a partir de las últimas décadas del siglo. En segundo lugar, el primer conjunto de préstamos estaba destinado a barcos de cierta envergadura. Aunque las escrituras no especifican el tonelaje de las embarcaciones, la inmensa mayoría de estos préstamos iban destinados a barcos denominados como “nao” y “galeón”, términos empleados para designar barcos de dimensiones importantes. En la documentación consultada, únicamente se han localizado dos excepciones, la primera de 1565 en que María Sebastián de Aizarnazabal prestó 54 ducados a Domingo de Ibarra, dueño de un navío destinado para Andalucía, ambos vecinos de Mutriku¹²⁸, y la segunda de 1585 en que Íñigo de Mendibelzu prestó 40 ducados a Andrés de Zabala, dueño de una zabra cargada de lanas destinada a Dunkerque¹²⁹. De todas maneras, ambas excepciones no ponen en entredicho el fenómeno que se viene analizando pues las embarcaciones denominadas como “navío”, dentro de las de pequeño tonelaje, solían constituir las de mayor porte que en ocasiones se acercaban a las dimensiones de las naos más pequeñas; las zabras sí constituyen embarcaciones menores, término en muchas ocasiones usado como sinónimo de “pinaza”, pero el caso citado correspondía a un viaje de cierta entidad pues iba destinado al entonces

128 A.H.P.G., 1/2579.

129 A.H.P.G., 1/2587.

conflictivo entorno de Flandes. En suma, se trata de una modalidad de préstamo aplicado para el apresto de embarcaciones y de expediciones de cierta envergadura. En cambio, el conjunto de préstamos destinados a la financiación de operaciones mercantiles se aplican casi en todos los casos en expediciones de pequeñas embarcaciones, la casi totalidad de las veces denominadas como zabras, salvo algún que otro navío.

Esta realidad es el reflejo de la evolución experimentada por la economía marítima de Gipuzkoa a lo largo del siglo XVI. Los préstamos de la primera modalidad, los concedidos para el armamento y apresto de embarcaciones, iban destinados a la financiación del transporte naval, que, como se ha estudiado en varios capítulos precedentes, durante las décadas iniciales del siglo XVI continuaba siendo, junto con las pesquerías, la principal de las actividades marítimas desarrolladas en Gipuzkoa. Las propias escrituras de contratación de capital son un buen reflejo de este auge transportista: en 1535, Juan Ochoa de Berriatua prestaba 125,5 ducados a Martín Ochoa de Garate, dueño de una nao cargada de hierro con destino a Francia, ambos vecinos de Mutriku; este mismo año Martín de Unceta prestaba 256,5 reales de plata a Pascual de Iciar, dueño de una nao cargada de hierro con destino a Sevilla, ambos vecinos de Mutriku¹³⁰; en 1537 Martín de Arriola, vecino de Mutriku, prestaba 59 ducados a Pedro de Ibarrola, de Deba, maestre de un galeón cargado de lanas con destino a Flandes¹³¹; en 1545 Juan Ramos de Corostola prestaba 68 ducados al capitán Esteban de Arano, dueño de una nao cargada de hierro destinada a Mesina (Sicilia), ambos vecinos de Mutriku¹³²; en 1550 Domingo de Hurrasmendi, vecino de Usurbil, prestaba 90,5 ducados a Juan de Anoeta, dueño de una nao cargada de lanas destinada a Flandes, vecino de Pasai Donibane¹³³; etc. En suma, son préstamos destinados al armamento de las numerosas embarcaciones de tonelaje medio, principales integrantes de la flota guipuzcoana de las décadas iniciales del siglo XVI, mayoritariamente, destinadas al transporte de mercancías.

Anteriormente, se afirmaba que a partir de mediados de este siglo esta actividad fue progresivamente arrinconada y sustituida por otras más lucrativas como las pesquerías de Terranova o el comercio con Indias a través de Sevilla, lo cual tuvo su reflejo en la composición de la flota guipuzcoana, que en lo sucesivo estaría predominantemente integrada en primer lugar por barcos de gran tonelaje y en segundo lugar por pequeñas embarcaciones de transporte. La documentación notarial revisada evidencia estas transformaciones que se materializan en la interrupción de esta primera modalidad de préstamos. Efectivamente, durante la segunda mitad del siglo XVI se firman las últimas escrituras de préstamos destinados al apresto y al armamento de embarcaciones para el transporte: en las escribanías de Deba la última escritura es de 1565 en que el mercader vitoriano Juan Pérez de Lazcano prestaba 50 ducados a Juan de Ugarte, vecino de Deba, y a Juan de Uribe, de Lekeitio, dueños

130 A.H.P.G., 1/2570.

131 A.H.P.G., 2/1882.

132 A.H.P.G., 1/2576.

133 A.H.P.G., 3/316.

de un galeón cargado de lanas con destino a Amberes¹³⁴; en las escribanías de Errenteria la última es de 1579 en que Juan de Iriondo, vecino de esta villa, prestaba 54 ducados a Juan de Villaviciosa y Juan Martínez de Isasti, vecinos de Pasai Donibane y Errenteria respectivamente, dueños de una nao destinada a Sevilla o Cádiz¹³⁵; en las escribanías de Mutriku es el antes citado caso del préstamo de 40 ducados concedido en 1585 por Íñigo de Mendibelzu a Andrés de Zabala, dueño de una zabra cargada de lanas destinada a Dunkerque¹³⁶. Paralelamente, durante estas décadas, en la documentación notarial hace su aparición la segunda modalidad de préstamos, los concedidos a comerciantes para la conclusión de determinadas operaciones mercantiles. Todos estos préstamos se aplican en la financiación de expediciones comerciales destinadas a puertos de la Península Ibérica - mayoritariamente a Sevilla-, efectuadas con embarcaciones de pequeño porte. Por ejemplo, en 1575 María Nicolás de Iburguren prestaba a Antón de Irunaga, ambos vecinos de Mutriku, 40 ducados para cargar a medias brea y otras mercancías en la zabra de Juan de Asterriza, destinada al condado de Niebla, y otros 20 ducados a San Juan de Corostola, también de Mutriku, para cargar mercancías en la zabra de San Juan de Alçate, también destinada al condado de Niebla¹³⁷. En 1585 la misma María Nicolás de Iburguren prestaba 29 ducados a Domingo de Asterriza y su esposa Catalina de Meceta, todos vecinos de Mutriku, para cargar hierro, brea, tocinos y otras mercancías en la zabra propiedad del matrimonio destinada a Sevilla¹³⁸; etc.

Con todo, tipológicamente, ambas modalidades contractuales son idénticas y conocieron una evolución también similar. Inicialmente, predomina en ambas el préstamo a pérdida y ganancia, en el que el receptor del dinero se comprometía a su devolución tras la conclusión de la expedición, para cuya financiación obtenía el préstamo, con los correspondientes beneficios, mayores o menores, de acuerdo con las ganancias obtenidas. En suma, el mismo tipo de contrato, usado también en otras actividades marítimas, antes analizadas, sobre todo durante la primera mitad del siglo XVI, en que el prestamista asume todas las incertidumbres empresariales correspondientes a su préstamo, por lo que participa también de sus beneficios o pérdidas empresariales. Al igual que lo constatado en otras actividades, a partir de la segunda mitad del siglo XVI hicieron su aparición otros tipos de contratos de préstamo, hecho vinculado a las mencionadas transformaciones del comercio naval. En lo que a la modalidad de préstamos para el armamento y apresto de embarcaciones de mediano porte se refiere, significativamente, en una de las antes mencionadas dos únicas excepciones localizadas, aquella de 1565 en que María Sebastián de Aizarnazabal prestaba 54 ducados para el apresto de una embarcación menor, denominada “navío” en el texto, propiedad de Domingo de Ibarra, se utilizó un tipo diferente de contrato de préstamo. Concretamente, Domingo se

134 A.H.P.G., 2/1898.

135 A.H.P.G., 3/2341.

136 A.H.P.G., 1/2587.

137 A.H.P.G., 1/2592.

138 A.H.P.G., 1/2587.

comprometía a la devolución del préstamo con el beneficio de un mareaje¹³⁹. Se trata de un contrato en que se presta dinero a pérdida o ganancia pero se regularizan los beneficios que corresponderían a determinada cantidad de capital. Es un tipo de contrato, como ocurre en este caso, únicamente constatado en Mutriku y Deba también en otras actividades antes estudiadas. Antes se mencionaba que en el caso de los préstamos destinados a las pesquerías de Terranova existía una tácita convención de que a una inversión en torno a los 60 ducados le correspondía el beneficio de un mareaje; convención que como se puede ver también fue aplicada en el caso de las inversiones destinadas a la financiación de expediciones de transporte.

Con todo, no fue este tipo contractual el que predominaría en las expediciones de comercio y transporte a partir de las últimas décadas del siglo XVI. Como antes se mencionaba, en lo sucesivo, la actividad transportista guipuzcoana mayoritariamente se centraría en las rutas que unían el País Vasco con Sevilla y Portugal, puertas del comercio americano, protagonizada por embarcaciones de pequeño porte, cuyas expediciones se financiarían mediante la segunda modalidad de préstamos, los concedidos a comerciantes para financiar determinadas operaciones mercantiles. El tipo de contrato predominante continuaría siendo el de préstamos a pérdida o ganancia, destinados a la adquisición de determinadas mercancías - predominantemente hierro- destinadas a Andalucía y Portugal.

Los contratos de préstamo a pérdida o ganancia, tanto en el caso de los concedidos para el apresto de embarcaciones como en el de los destinados a financiar las operaciones mercantiles, dejaron de emplearse para inicios del siglo XVII. Fueron sustituidos por otro tipo de contrato en que el receptor del dinero aseguraba un porcentaje de beneficios al prestamista. El incremento de la inseguridad en el mar, fruto de los enfrentamientos en que se hallaba implicada la Corona, debió impulsar este cambio tal como aconteció en otras actividades marítimas anteriormente analizadas. Paralelamente, en lo sucesivo, todas las expediciones propiamente de transporte destinadas a Andalucía y Portugal se realizarían con embarcaciones de pequeño porte y en concordancia, la modalidad de préstamo predominante sería la de los préstamos destinados a la financiación de operaciones mercantiles. Es más, se constata que las expediciones de transporte de mercancías que eventualmente se desarrollaban con grandes embarcaciones, en general, naos y galeones construidos y trasladados a Sevilla para su venta o uso en la Carrera de Indias, se financiaban también con esta misma modalidad contractual (Véase el cuadro nº 22 del Apéndice Estadístico). Consta que a principios del siglo XVII los intereses de los préstamos rondaban el 10%. Por ejemplo, en 1605 Pedro de Echabe, vecino de San Sebastián, prestó al comerciante portugués Manuel de Araujo 1.200 reales de plata con un interés del 10% para cargar de mercancías una zabra, perteneciente al maestre Juan de Arpide, con destino a la localidad portuguesa de Viana¹⁴⁰.

A medida que en las décadas iniciales del siglo iban en incremento las tensiones políticas y los enfrentamientos bélicos, en detrimento de la seguridad en el mar, el precio de estos préstamos experimentó una fuerte inflación. Así para finales de la década de los años 20

139 A.H.P.G., 1/2579.

140 A.H.P.G., 3/425.

habían alcanzado un interés del 22%. Este fuerte encarecimiento afectaba incluso a los transportes eventualmente realizados en barcos de gran porte, así, por ejemplo, en 1628 el comerciante vitoriano Pedro de Sarria prestó a su homólogo Pedro Sáenz de Izquierdo, vecino de Hondarribia, 2.400 reales de plata con un interés del 22% para que los emplease en la compra de mercancías que se cargarían en los galeones del duque de Maqueda destinados a Sevilla¹⁴¹. Este mismo interés se aplica también en préstamos destinados al apresto o armamento de pequeños mercantes destinados a Sevilla, Portugal, etc. Por ejemplo, en 1631 Jerónimo de Aramburu prestó 200 ducados con un interés del 22% al capitán Juan de Cigarroa, ambos a la sazón alcaldes de Hondarribia, para que aprestara su navío cargado de mercancías destinado a Cádiz o Sevilla¹⁴². Este fuerte encarecimiento de los préstamos destinados a la financiación de expediciones comerciales y de transporte en embarcaciones propias debió repercutir en el agravamiento de la decadente situación de la actividad transportista autóctona. A la inseguridad se le sumó la creciente competencia de los transportistas extranjeros, que, progresivamente, fueron copando la mayoría de las rutas de navegación, incluidas las dirigidas hacia Portugal y Andalucía. Además, el encarecimiento de los préstamos de capital incidía directamente en la merma de los beneficios de los transportistas que progresivamente fueron abandonando la actividad por otras más lucrativas como las pesquerías transoceánicas o el corso.

Significativamente, en este contexto, en 1627 la Provincia promulgó el anteriormente analizado decreto que otorgaba la preferencia de carga a las pinazas guipuzcoanas sobre las embarcaciones de cualquier otra procedencia. Esta decadencia se patentiza también en la documentación notarial en la que a partir de inicios de la década de los 30 dejan de figurar estas escrituras de préstamo o de contratación de capital. Evidentemente, la actividad transportista no se extinguió y continuó ejerciéndose en muchas ocasiones como actividad secundaria. Aunque la interrupción de los contratos de préstamo para su financiación se puede atribuir, en este caso, a su decadencia y no a las transformaciones experimentadas por la organización del transporte, como sucedió en otras actividades en las que, como se ha comprobado, dejaron de suscribirse los contratos ante notario. En estos casos se atribuía la interrupción a la formación de sociedades de armadores-inversores que en adelante protagonizaron su marcha. Pero en el caso del transporte naval circuneuropeo o peninsular las citadas sociedades apenas mostraron interés por fomentar dicha actividad como se ha mencionado en múltiples ocasiones. Con lo que la interrupción de la suscripción de contratos en el caso de la actividad transportista sí se puede achacar a su estado decadente, sin que ello suponga ninguna contradicción con las hipótesis planteadas para explicar las interrupciones observadas en el caso de otras actividades.

En la documentación notarial perteneciente a la segunda mitad del siglo XVII vuelven a figurar escrituras de contratación de préstamos, pero, en esta ocasión, destinados a la financiación de una actividad en progresivo auge en el seno de la economía marítima guipuzcoana, concretamente, las expediciones comerciales dirigidas de manera más o menos directa y legal a las Indias. Se trata de préstamos a interés concedidos, tanto para la

141 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 370.

142 A.H.P.G., 3/466.

financiación de las operaciones mercantiles como para el armamento de las embarcaciones empleadas en las mismas. Los intereses que los prestamistas cobraban de estas operaciones eran realmente abultados, aunque los enormes beneficios de las expediciones comerciales dirigidas a Indias debían compensar con creces esta contingencia. Por ejemplo, a principios de 1660 el capitán Simón de Igola solicitó a Juan de Endara un préstamo de 800 reales de plata que precisaba para el viaje que iban a emprender su hijo Juan Bautista de Igola y su yerno José de Echebarria, todos vecinos de Hondarribia, en un navío destinado a Veracruz. A su regreso se comprometía a la devolución del préstamo con un interés del 80%¹⁴³. Los préstamos destinados al armamento y apresto de los navíos destinados a estas singladuras tampoco eran mucho más baratos. Por ejemplo, a finales de este mismo año de 1660 Pascual de Atocha solicitó a Fernando de Ansorena Garayoa, ambos grandes comerciantes de San Sebastián, un préstamo de 800 ducados con un interés del 60%, para el armamento de sus dos navíos dirigidos al Caribe. Atocha fue solicitando nuevos préstamos cuyos intereses fueron descendiendo poco a poco: en enero de 1661 Enrique Seseman, comerciante alemán residente en San Sebastián, le prestó un total de 237.255 reales de plata con un interés del 50%; el día nueve de junio Fernando de Ansorena Garayoa le prestó 5.451 reales de plata al 46% de interés y el 26 de julio otros 20.153 reales de plata al 45%¹⁴⁴.

Estos intereses tan elevados estaban justificados por la multitud de contingencias y de riesgos a los que se debían enfrentar estas expediciones. Además de los peligros del viaje, estas expediciones se emprendían con una apariencia de legalidad para encubrir el generalizado fraude. Ello implicaba un notable encarecimiento de los costes a consecuencia de los múltiples sobornos y pago de gestiones administrativas que debían realizar: obtención de registro en Sevilla, sobornos de las autoridades en Indias, obtención de Indultos para comerciar libremente con los productos fraudulentos, frecuentes pleitos, etc. (Véase en documento nº 17 del apéndice Documental). Con todo, se constata que el valor de los intereses no era estable y experimentaba importantes variaciones dentro de un mismo año. Estas variaciones pueden ser un reflejo de la negociación que se establecía entre ambas partes, entre el prestamista y el receptor de los préstamos, a la hora de establecer las condiciones de los contratos. Pero había también otro factor ajeno al control de los comerciantes e inversores guipuzcoanos pero que incidía decisivamente en la evolución del monto de los intereses de los préstamos, sobre todo en los destinados a la financiación de las expediciones de los navíos de registro desde Sevilla. Concretamente, en estos casos el porcentaje dependía de la negociación efectuada por los comerciantes de Sevilla que cargaban sus mercancías en barcos de registro. Es decir, a la hora de contratar las mercancías que se debían embarcar en los barcos de registro se producía entre los dueños de las embarcaciones y los comerciantes cargadores una negociación de los intereses o ganancias correspondientes a cada expedición en concreto. Consecuentemente, los intereses de los préstamos concedidos, tanto para el armamento de dichos barcos como para la financiación de las operaciones comerciales, dependían de las cantidades acordadas entre los cargadores sevillanos y los dueños de las embarcaciones. Por ejemplo, en 1690 María de Barrenechea, vecina de Hondarribia, prestó a don Agustín de Robles, caballero de la Orden de Santiago, sargento

143 A.H.P.G., 3/526.

144 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 1406; CO MEJ 1408.

general de batalla y gobernador del Río de la Plata y Buenos Aires, un total de 7.200 reales de plata. Una de las condiciones del préstamo decía que sus intereses dependerían de la cantidad que fuese asentada por los comerciantes sevillanos para el barco de registro en que se iba a embarcar don Agustín con destino a Buenos Aires, cantidad que, de todas maneras, ambas partes consideraban que rondaría en torno al 60 o el 70%¹⁴⁵.

En resumen, estas escrituras de contratación de préstamos, que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII se establecieron para la financiación de expediciones comerciales a Indias, son un claro exponente de la progresiva importancia que esta actividad fue adquiriendo en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa. Aunque a primera vista los intereses pudieran parecer desorbitados, los enormes beneficios que se podían obtener de este tráfico alentaban a sus protagonistas a concertar préstamos con intereses de hasta un 80%. Indudablemente, esta carestía no se justifica sólo con las dificultades y peligros de la navegación, que siempre serían menores a los que tenían lugar en otras actividades como las pesquerías transoceánicas dirigidas a las peligrosas aguas del Ártico y de Terranova. En el caso de la actividad ballenera -principal modalidad pesquera guipuzcoana-, durante las mismas fechas se ha constatado que el interés de los préstamos rondaba sólo el 25% y eso que debían hacer frente a peligros naturales y antrópicos infinitamente mayores y que se incrementaba de manera inexorable la incertidumbre de las empresas balleneras a medida que crecía la competencia extranjera y aumentaban también las dificultades de éxito de las campañas a raíz de la progresiva disminución de las capturas. Por tanto, eran toda suerte de gestiones administrativas, pleitos, sobornos, etc., que se debían efectuar para las expediciones legales o ilegales a Indias, así como los intereses de otros comerciantes -los afincados en Cádiz y Sevilla- que participaban en ellas, los principales factores de la gran carestía de estos préstamos. Con todo, en caso de éxito y en comparación con las pesquerías, los beneficios que se obtenían en estas expediciones eran también infinitamente mayores, así como lo eran los intereses que los prestamistas obtenían. Por tanto, no es de extrañar que a pesar de todas las dificultades mencionadas la economía marítima guipuzcoana a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII se fuera progresivamente volcando hacia el comercio indiano al tiempo que languidecían otras actividades otrora boyantes como las pesquerías transoceánicas.

Exponente de la validez de la citada hipótesis de que la fuerte inflación de los intereses de los préstamos destinados a la financiación de expediciones comerciales legales o ilegales iniciadas en Gipuzkoa con destino a las Indias se debía a factores como el importe de las gestiones administrativas, pleitos, sobornos, etc., que se precisaban para su apresto, o como la intervención de los intereses de otros comerciantes de Cádiz y Sevilla, es que a partir de la definitiva legalización de este tráfico, conseguida a raíz de la fundación de la Compañía de Caracas, se produjo un fuerte descenso de esos intereses. Así, consta que para mediados del siglo XVIII estos intereses rondaban el 16%. Efectivamente, en 1758 Ignacio de Aguirresaroe, vecino de Usurbil, prestó a don Joseph Antonio de Labarta, piloto del navío *San Ignacio* de la Compañía de Caracas, vecino de San Sebastián, la suma de 500 pesos para su empleo en la compra del equipaje que precisaba y de algunos géneros en Venezuela. A su regreso se los

145 A.H.P.G., 3/570.

devolvería con un interés del 16%¹⁴⁶. Este documento es un buen exponente de que una de las principales causas que empujó a la élite comercial y financiera de San Sebastián a promover la fundación de la Compañía de Caracas era la de abaratar los altos costes del armamento de las expediciones comerciales destinadas a Indias. La medida resultó muy efectiva pues la reducción de los intereses de los préstamos, como se puede comprobar, fue drástica desde los 60-70% de finales del siglo XVII al 16% de mediados del XVIII.

El problema de la escasez de contratos suscritos ante notario se agudiza en el caso del corso, de manera que el historiador se encuentra con que en la documentación del siglo XVII -época dorada del corso- tan sólo se han localizado unas pocas escrituras de contratación de préstamos. Una vez más hay que insistir en que la mayoría de estas operaciones se realizaban mediante contratos privados establecidos incluso de forma verbal. Con todo, la evolución tipológica de las escrituras de contratación de préstamos constituye un buen exponente del devenir de esta actividad a lo largo de la Modernidad. Un hecho que llama poderosamente la atención es que durante toda la primera mitad del siglo XVI son las escribanías de Deba las únicas en las que se recogen escrituras de contratación de préstamos. Ello concuerda con lo que se mencionaba en el capítulo correspondiente al corso de que hasta mediados del siglo XVI el puerto de Deba fue, quizás, el principal puerto corsario de la provincia, a juzgar por la documentación que se ha conservado hasta nuestros días. El tipo de contrato predominante es uno ya estudiado en otras actividades marítimas en las localidades vecinas de Deba y Mutriku. Eran suscritos, tanto por los propietarios como por los armadores de las embarcaciones corsarias, para cubrir sus gastos de apresto y armamento. Se trata de préstamos a pérdida o ganancia en los que el perceptor del capital se compromete a su devolución más la ganancia correspondiente a una cantidad determinada de mareajes -cantidad correspondiente al sueldo de un marinero-. Por ejemplo, en 1525 Miguel de Ayastia, armador de una zabra destinada al corso, vecino de Mutriku, se obligaba a la devolución a Sebastián de Arriola, vecino de Deba, de un préstamo de 16 ducados más una ganancia de mareaje y medio¹⁴⁷; en 1537 Domingo de Alvarado, dueño de un galeón dedicado al corso, se obligaba a la devolución a Juan de Goicoechea, ambos vecinos de Deba, de un préstamo de 16 ducados más la ganancia de un mareaje¹⁴⁸; en 1542 Antón de Elosu, capitán de su zabra dedicada al corso, se obligaba a la devolución a Martín de Ercilla, ambos vecinos de Deba, de un préstamo de 9 ducados más la ganancia de medio mareaje¹⁴⁹.

Los otorgantes de estos contratos negociaban el valor monetario equivalente a cada mareaje, sin que en el caso del corso se constate la existencia, entre los interesados, de acuerdo o convención alguna de carácter tácito que fijase la cantidad correspondiente a cada mareaje. A diferencia de otras actividades marítimas en que consta la presencia de semejantes convenciones, en el caso del corso el valor atribuido a cada mareaje difiere de unos contratos

146 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 2327.

147 A.H.P.G., 2/1881.

148 A.H.P.G., 2/1882.

149 A.H.P.G., 2/1885.

a otros, oscilando durante todo este período entre los 11 y 20 ducados. Por ejemplo, en 1525 en el antes citado préstamo de 16 ducados dado por Sebastián de Arriola a Miguel de Ayastia el valor del mareaje se estipulaba en 11 ducados, mientras que Miguel de Irarrazabal, dueño de una pinaza destinada al corso, se obligaba a la devolución a Miguel de Goicoechea, vecinos de Deba, de un préstamo de 12 ducados más la ganancia de un grumetaje o cantidad correspondiente al sueldo de un grumete¹⁵⁰; en 1537 en un préstamo concedido por Martín Ochoa de Gainza a Domingo de Alvarado, dueño de un galeón dedicado al corso, vecinos de Deba, el valor del mareaje se fijaba en 12 ducados, mientras que en el dado por Juan de Suasu el menor, vecino de Deba, al citado Alvarado, su valor se estipuló en 20 ducados¹⁵¹. A mediados del siglo XVI consta la presencia de este tipo de préstamos en la documentación notarial de Mutriku. Efectivamente, en 1555 Juan de Areizabaleta, dueño de una zabra dedicada al corso, se obligaba a la devolución a Juan de Asterriza, ambos vecinos de esta villa, de un préstamo de 16 ducados más la ganancia de un mareaje¹⁵².

Se observa también la presencia de otro tipo de contrato, aunque de una manera casi testimonial. Se trata del préstamo a pérdida o ganancia en que el beneficiario del préstamo se comprometía a su devolución con las ganancias o pérdidas correspondientes. En la documentación de la primera mitad del siglo XVI consultada tan sólo se ha localizado un único caso de este tipo. Concretamente, en 1537 Domingo de Olano prestó 16 ducados a pérdida o ganancia a Juan de Zarain y sus socios armadores de una zabra dedicada al corso, todos vecinos de Deba¹⁵³. Con todo, parece que este tipo de contrato de préstamo sería el predominante durante el siglo XVII. Mientras tanto, en la documentación notarial correspondiente a toda la segunda mitad del siglo XVI y las tres décadas iniciales del siglo XVII no se ha localizado ninguna escritura de contratación de capitales destinados a la financiación del corso. Esta ausencia concuerda con la anteriormente estudiada interrupción de la actividad corsaria guipuzcoana a partir de la paz de Cateau-Cambresis (1559) hasta la década final del siglo XVI y su posterior desarrollo bastante limitado hasta los años 20 del siglo XVII. De todas maneras, apenas se conservan unos pocos contratos de préstamo correspondientes a la época más floreciente del corso guipuzcoano. Este hecho se debe atribuir a la generalización del antes descrito modelo de organización empresarial en el que la actividad corsaria era protagonizada por sociedades de propietarios y armadores de barcos, unidos por lazos de amistad, parentesco y confianza, quienes en las ocasiones en que precisaban de inyecciones de más capital recurrirían a terceros con quienes también mantenían semejantes lazos, de manera que apenas hay constancia documental de estas operaciones. En los pocos casos localizados se comprueba que era el préstamo a pérdida o ganancia el tipo de contrato predominante. Así, en 1631 doña Mariana de Beruete y Carvajal prestó 212 reales de plata a pérdida o ganancia a Sancho de Comespotu, representante de una

150 A.H.P.G., 2/1881.

151 A.H.P.G., 2/1882.

152 A.H.P.G., 1/2577.

153 A.H.P.G., 2/1882.

sociedad que estaba aprestando un bajel para el corso, todos vecinos de Hondarribia¹⁵⁴. En 1645 Juan de Aranibar y Diego Martínez prestaron respectivamente 1.000 y 50 ducados a pérdida o ganancia al capitán Pedro González, dueño y armador de la tercera parte de una fragata, que además pertenecía a otros dos socios¹⁵⁵.

8.1.1.3. Contratación de mano de obra

Una vez más, en el caso de la pesca del litoral, la contratación de la mano de obra ha dejado muy poco testimonio documental, pues se realizaba de forma privada y verbal. A pesar de no haberse localizado ningún contrato en los fondos notariales consultados, en otros tipos documentales se ha podido comprobar que los pescadores enrolados en las tripulaciones de las lanchas y pinazas pesqueras trabajaban a cambio de una parte de las capturas. A pesar de ser general el sistema de repartos en toda la costa guipuzcoana, en cada localidad había importantes variantes que conviene citar. En todas partes se observa que el repartimiento se realizaba sobre el beneficio obtenido tras la resta a la captura total de los costes del armamento de las expediciones pesqueras. El reparto de ese beneficio neto se hacía de muy diversas maneras en cada localidad. En todas ellas se reservaba cierta cantidad para las instituciones gremiales a las que pertenecían los pescadores, aunque su valor era muy desigual. En algunas localidades esta contribución no era muy abultada, por ejemplo, en Orio y San Sebastián ascendía sólo al 1% de las capturas de cada embarcación y en Mutriku cada embarcación contribuía con la cuarta parte de un mareaje o parte correspondiente a un pescador. En otros casos esta contribución resultaba mucho más onerosa: en Errenteria constituía una “soldada muda” o una parte entera correspondiente a cada pescador, en

154 A.H.P.G., 3/469.

155 Son muy elocuentes las declaraciones efectuadas por ambos prestamistas en la demanda interpuesta por el capitán Pedro González que les reclamaba la devolución de las ganancias correspondientes al apresamiento de un barco holandés que el Consejo de Guerra ordenó fuese restituído a sus legítimos dueños: “...en el dicho grado de apelación se ha mandado bolver y restituír dicha pressa no obstante el repartimientto hecho entre los armadores y gente, y a nosotros nos quiere compeler como a armadores el licenciado don Françisco de Cubillas juez de comission, diçiendo otorgamos poder para el seguimiento de la caussa, ante Gabriel de Abbadia, escrivano del numero de esta ciudad, y procede contra nuestras perssonas y vienes a embargos y otros effectos a caussa del dicho poder y otros que ottorgaron el dicho Pedro Gonçalez y Juanes de Aguinaga Semero, en que hicieron relacion heramos armadores, siendo lo susso dicho siniestro y en contrario de la verdad, y aunque se alla en el poder de veynte de henero del año passado de quarenta y siete otorgado ante el dicho Abadia en favor de Martin de Ajo Camino procurador que fue de los Reales Consejos ya difuntto y don Martin de Aduna y Abendaño, fue // (fol. r.) porque en la quilla del terçio de la dicha fragatta en que hera ynteressado el dicho Pedro Goncallez le dimos y prestamos a ganancia y perdida sobre la dicha quilla yo el dicho Juanes de Aranibar mill reales de platta e yo el dicho Diego Martinez cinquenta ducados como se acostumbra y estila entre hombres de negoçios de mar assi en mercadurias particulares como en caussas de corso; Y no porque fuésemos armadores ni dueños en partte alguna de la dicha fragatta y su armaçon en el viaje que assi se trujo la dicha pressa; Y la parte que el dicho Pedro Gonçalez tenia se le adjudico a el como a dueno y armador, y nosotros reçivimos lo que el nos dio por nuestro emprestido y ganancias y no porque con nosotros se hubiesse hecho repartimiento ni manta alguna sino que estubimos a la buena fee del dicho Pedro Gonçalez como es publico y nottorio y constara de las perssonas que hiçieron el dicho repartimientto; Y aunque en el poder se expresso la palabra Armadores, fue y se deve entender para con el dicho Pedro Goncallez a quien prestamos nuestro dinero; Y assi el mismo poder esta diçiendo en la palabra Cada uno en lo que nos toca; Y pues recevimos en la rata de nuestro emprestido la cantidad que consta por el repartimientto que nos dio el dicho Goncallez para aquel effectto de la defensa de nuestra porçion recevida del dicho Goncallez, fue el dicho poder en quanto nuestro ottorgamientto; Y no como armadores porque los dueños y armadores de la dicha fragatta en dicho biaje fueron tan solamente el dicho Pedro Goncallez, Francisco de Alhacoa difunto y Juanes de Aguinaga Semero...” (A.M.F., E, 7, I, 10, 20).

Hondarribia suponía el 2,5% (dos por ochenta) de los beneficios repartidos a cada pescador y en Pasai Donibane cada embarcación entregaba nada menos que la cuarta parte de los beneficios netos a su cofradía-concejo, cantidad que era dividida en otras cuatro partes de las que tres ingresaba en sus arcas la institución de la cofradía-concejo de la localidad y la otra parte era dividida a su vez en otras tres partes, dos para los gastos de la iglesia parroquial y una destinada a la asistencia de los marineros pobres, ancianos e impedidos.

La cantidad restante de haber pagado las citadas contribuciones se repartía entre los tripulantes y los propietarios de las embarcaciones, también de distinto modo en cada localidad. En Pasai Donibane el reparto se realizaba en función del número de tripulantes o partes a las que previamente se les sumaban tres partes más correspondientes al dueño de la embarcación. En Errenteria, a los propietarios de las embarcaciones correspondía dos partes del reparto. En Getaria, en cambio, las partes correspondientes a los propietarios variaban en función del tipo de las embarcaciones pesqueras: los dueños de las chalupas o pequeñas barcas dedicadas a la pesca muy cerca de la línea de la costa percibían una parte o mareaje más y los de las pinazas, embarcaciones de mayor porte empleadas en alta mar en la pesca de especies como el besugo, obtenían dos partes o mareajes más¹⁵⁶. En suma, los ingresos que cada pescador obtenía variaban notablemente de una localidad a otra. Entre quienes menos cobraban destacaban los pescadores de Pasai Donibane, lo cual debió constituir otro incentivo más que les impulsaba a dedicarse a modalidades pesqueras, como el ya estudiado “abamporte”, que se desarrollaban alejadas de su localidad y, por tanto, del control efectivo de sus autoridades concejiles-gremiales.

En el caso de las pesquerías transoceánicas, sin ser la situación diametralmente opuesta, al menos se cuenta con mayor cantidad de documentación referente a la contratación de mano de obra. Consta que cada embarcación pesquera asignaba una parte de las capturas para la tripulación; parte que como se irá viendo no fue estable a lo largo del tiempo, de manera que experimentó un incremento notable a lo largo de los 200 años transcurridos entre principios del siglo XVI y principios del XVIII. La parte asignada a la tripulación no se repartía en función exclusivamente del número de marineros enrolados. A la hora de fijar el mareaje o la cantidad que a cada marinero correspondería del reparto de la parte o beneficios asignados a la tripulación, al número total de tripulantes se le sumaban otros conceptos como el número de oficios u oficiales habidos a bordo -pilotos, contra maestres, despenseros, médicos, arponeros, trinchadores de pescado, etc.- o el número de infraestructuras básicas, como podían ser las chalupas indispensables para las tareas de pesca, aportadas por determinados miembros de la tripulación. Por tanto, el número total de mareajes por el que se debía dividir la parte correspondiente a la tripulación de cada embarcación era el resultado de la suma del número de tripulantes y del número variable de mareajes suplementarios asignados a los oficiales y a las infraestructuras aportadas. Estos suplementos salariales aplicados a los oficiales y a los propietarios de determinadas infraestructuras no constituían cantidades fijas; dependían de las negociaciones que se entablaban con el capitán. De manera que era frecuente que personas dedicadas a un mismo oficio percibieran cantidades distintas no sólo

156 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 8-9, 12, 25, 34-35, 42-44, 8-49, 52, 61-62, 65. / A.M.R., E, 4, I, 1, 1.

entre los empleados en distintos barcos sino entre los enrolados en una misma tripulación. Por supuesto, la asignación de una mayor o menor cantidad de mareajes a distintos oficiales que ejercían un mismo oficio dependía tanto de su prestigio y pericia como de los lazos de relación más o menos estrechos que mantenían con el capitán.

Estas desigualdades y la pretensión de algunos, de que los ingresos correspondientes a un determinado oficio estuvieran fijados por la costumbre fueron el origen de varios pleitos. Por ejemplo, en 1562 Juan de Arbizu demandaba a Juan Martínez de Amilibia, dueño de una nao que había regresado de cazar ballenas en Terranova, vecinos de Pasai Donibane y de Mutriku, respectivamente, el importe de la soldada correspondiente a su oficio de contraestre que en su opinión era costumbre que ascendiese a medio mareaje. En total reclamaba el importe de mareaje y medio, uno correspondiente a cada a tripulante y otro a su oficio de contraestre¹⁵⁷. En 1565, Lorenzo de Mutio demandó a Juan de Arbizu, capitán de un ballenero, ambos vecinos de Getaria, el importe de tres mareajes por los servicios prestados con su chalupa como arponero. Afirmaba que se usaba pagar a los arponeros que servían con una embarcación propia, tres mareajes, uno como tripulante, otro por el oficio de arponero y otro por el servicio de la chalupa¹⁵⁸. El problema es que Mutio no acudió a Terranova con su chalupa; la nao arribó al puerto de Sombrero con otros cuatro arponeros provistos de sus respectivas chalupas y Mutio utilizó una chalupa suya que había dejado “desmanparada” -era costumbre muy usual el dejar al final de la campaña pesquera las chalupas desmanparadas o sumergidas en el mar para volverlas a usar en posteriores campañas-. Al parecer, en las ocasiones en que el estado de conservación de estas embarcaciones era bueno los arponeros percibían un mareaje entero por su servicio. Pero la litigiosa chalupa de Mutio, hubo de ser traída del puerto de Butes, distante a “...mas de doze legoas a mucha costa et diligencia de su gente et compañia...”. Además, su deplorable estado obligó a que el capitán tuviera que mandar “...adrezar y galafatear la dicha chalupa a sus oficiales carpinteros y galafates dando brea y estopa de su nao...”. El capitán Juan de Arbizu y los testigos presentados a su favor estimaban que en estos casos era costumbre que a las chalupas desmanparadas no les correspondiese más de cuatro o cinco ducados de soldada. Añadían que, a pesar de todo, el capitán acordó con Mutio en Terranova que le entregaría medio mareaje por el servicio de la chalupa y que al regreso le había entregado un grumetaje, cantidad más elevada que el medio mareaje¹⁵⁹.

En 1612, Juan Sendo de Berreno y Domingo de Ibarra, maestros de chalupa de Lekeitio, reclamaban el importe de sus soldadas a Juan de Bortuste, factor del capitán Sabat de Iturbide, vecinos de San Juan de Luz, en cuya nao regresaron de la pesquería de bacalao desde Terranova. Afirmaban haber concertado con el capitán que ambos servirían con sus

157 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1973.

158 Lorenzo de Mutio aseguraba “...que entre los capitanes armadores y marineros que an usado y exercitado y usan y exercitan la nabegacion de Tierranoba a matança de ballenas es uso y costunbre general y comun dar los dichos capitanes a los marineros que por arponeros sirben con sus chalupas y azen la dicha pesca agora sea llebando el tal arponero su chalupa desde esta probinçia de Guipuscoa o agora sea tomandola en la dicha Tierranoba de los desmanparados tres mareajes...” (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 65).

159 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 65.

respectivas chalupas con dos marineros y que a cambio cobraría cada maestre de chalupa un mareaje y medio más una gratificación de 33 ducados y medio, dos de los marineros a cada un mareaje más la gratificación de 28 ducados y cada uno de los otros dos marineros un mareaje más la gratificación de 26 ducados. El factor, tras la entrega de las gratificaciones, negaba que les debiera lo correspondiente a los mareajes pues afirmaba que los demandantes por su cuenta habían procedido a coger la cantidad de pescado correspondiente¹⁶⁰.

Como poco antes se apuntaba, la parte de las capturas o beneficios que se asignaba para la tripulación no permaneció invariable a lo largo de la Edad Moderna. Entre inicios del siglo XVI y principios del siglo XVIII la parte de los beneficios correspondiente a la tripulación conoció un continuo aumento. Así, durante la primera mitad del siglo XVI, en expediciones balleneras dirigidas a Galicia, consta que la parte asignada a la tripulación consistía en la sexta parte de las capturas. Por ejemplo, en 1544 Juan de Zaldibar, capitán armador de la nao *Santa Catalina*, y sus propietarios Sebastián de Sansust y Domingo de Aguinaga, todos vecinos de San Sebastián, establecieron un contrato de compañía para acudir al puerto gallego de Burela a la caza de ballenas. Entre otras condiciones se estipulaba que a la tripulación correspondería la sexta parte de las capturas¹⁶¹. Sin embargo, hacia mediados del siglo XVI en las expediciones dirigidas a Terranova, la participación de la marinería en el reparto de los beneficios había aumentado hasta doblar la cantidad que se les asignaba en las pesquerías gallegas. Efectivamente, para la década de los 70 de este siglo la parte de los beneficios correspondiente a las tripulaciones en las expediciones de Terranova ascendía a un tercio de las capturas. Por ejemplo, en 1572 Esteban de Hoa y Sebastián de Zorrobedo, vecinos de San Sebastián, armaron una nao para que acudiera a la caza de ballenas a Terranova. A su regreso, varios acreedores, les demandaron ante el tribunal del Corregimiento el importe de diversas deudas. En un auto emitido por el Corregidor se ordenaba que ambos armadores pagaran las deudas de la parte que les correspondía de las capturas tras asignar una cuarta parte a los propietarios de la nao y una tercera parte para la tripulación¹⁶².

Para las décadas finales del siglo XVI este procedimiento de reparto de los beneficios entre las tres partes interesadas en las expediciones pesqueras experimentó un vuelco. En lo sucesivo, aunque a los propietarios de las embarcaciones continuara correspondiéndoles la cuarta parte de los beneficios, el reparto entre los armadores y las tripulaciones se invirtió de manera que a los armadores les correspondía un tercio de los beneficios, el 33,3%, y a las tripulaciones el resto que ascendía al 42% de los beneficios, tal como se constata en las cuentas de la campaña ballenera de 1580 de la nao *San Nicolás*, propiedad de Francisco de Jaureguieta y Domingo de Arbe, que acudió a Terranova capitaneada por Sebastián de La Bastida, todos vecinos de San Sebastián¹⁶³. Se constata que, a principios del siglo XVII, continuaban vigentes estas proporciones de reparto de los beneficios. Por ejemplo, en el

160 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 230.

161 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 13.

162 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 85.

163 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 402.

contrato firmado en 1605 entre Martín Arano de Urquiza y Gabriel Sáez de Pozueta, vecinos de Mutriku y Azkoitia respectivamente, dueños del navío *Nuestra Señora del Rosario*, y su capitán y armador Miguel de Bidazabal, también de Mutriku, para que acudiera a Terranova a la pesquería de bacalao, se estipulaba que la cuarta parte de los beneficios correspondería a los propietarios, la tercera parte al armador y el resto (el 42%) a la tripulación¹⁶⁴.

En suma, se trata de un proceso en el que progresivamente aumentaban los ingresos de los marineros al tiempo que se reducían los de los armadores. Es decir, otra dificultad más que afectaba al armamento de pesqueros a sumar a otras ya mencionadas como las consecuencias de los conflictos bélicos, la creciente competencia extranjera y la grave disminución de las capturas en los caladeros más accesibles. Esta merma de los beneficios de los armadores debió incidir notablemente en la antes comentada transformación experimentada por la organización de las empresas pesqueras a partir de las décadas finales del siglo XVI, en el que al tiempo que desaparecían las figuras separadas de los propietarios de las embarcaciones y de sus armadores se generalizaban las sociedades integradas por un número variable de acaudalados socios que participaban tanto en la propiedad como en la armazón de los pesqueros. Efectivamente, la disminución de los beneficios de los armadores debió incidir en una apreciable reducción de su participación en el armamento de pesqueros y al mismo tiempo en un notable incremento de las dificultades para contratar armadores por los propietarios de embarcaciones desprovistos de capitales suficientes para armar sus propios pesqueros. Todo ello además en un contexto de fuerte inflación de los intereses de los préstamos destinados a las pesquerías. Como resultado, progresivamente, las empresas pesqueras se vincularon a los círculos de inversores más acaudalados, únicos capaces, al mismo tiempo, de poseer embarcaciones y de invertir en su armazón. Significativamente, a lo largo del siglo XVII el armamento de las pesquerías se iría circunscribiendo de manera progresiva a las principales plazas mercantiles del litoral guipuzcoano como San Sebastián y Hondarribia.

Este incremento salarial de las tripulaciones dedicadas a las pesquerías debió ser motivado también por las dificultades mencionadas. Los dueños y armadores de los pesqueros, a fin de continuar disfrutando de los servicios de la marinería guipuzcoana, se vieron obligados progresivamente a mejorar sus condiciones salariales. Efectivamente, los ingresos concedidos a sus tripulaciones debían ser muy jugosos al objeto de continuar asegurando la concurrencia de los marineros en sus pesqueros y evitar su desvío hacia otras ocupaciones. Primero, con la elevación salarial se mitigaba el rechazo de los marineros al empleo en los pesqueros guipuzcoanos que podía ocasionarse a raíz, tanto del constate peligro de disminución de sus salarios, que podría sobrevenirles de no aumentarles el porcentaje de participación en los beneficios, a consecuencia de las crecientes dificultades de las capturas, como del incremento de los peligros derivados de la creciente hostilidad extranjera y, en lo concerniente a la actividad ballenera, de acudir a aguas cada vez más septentrionales. Segundo, se evitaba que los marineros se vieran tentados de ofrecer sus servicios, sobre todo de arponeros, a la competencia extranjera -sobre todo holandesa- que les lanzaba tentadoras ofertas salariales. Tercero, se superaba la competencia ejercida por otras actividades, especialmente por los

164 A.H.P.G., 1/2598.

pesqueros labortanos y por el curso, que continuamente suponían una amenaza de absorción de la mayoría de la marinería. Cuarto, se fomentaba que los marineros hicieran caso omiso a las amenazas de las autoridades de Marina y continuaran embarcándose en los pesqueros en vez de cumplir con los servicios de marinería en la Armada. En el capítulo correspondiente a las pesquerías transoceánicas se comentaba que los propios marineros eran conscientes de su valía de manera que aprovecharon la coyuntura para mejorar sustancialmente sus condiciones laborales y salariales, en ocasiones perjudiciales para los inversores pesqueros, quienes incluso intentaron medidas para someter a la marinería a su conveniencia.

Como consecuencia, para inicios del siglo XVIII la participación de las tripulaciones en el reparto de los beneficios de las expediciones pesqueras había ascendido al 50%. Por ejemplo, en 1713 Esteban de Urrizti, capitán del navío ballenero labortano *Jesús, María y Joseph*, vecino de Hendaya, estableció un contrato con los marineros Juan de Larreche, también de Hendaya, Jacue de Carreta, de Ziburu, y Francisco de Bonechea, vecino de Getaria, representantes del resto de la tripulación, estableciendo que del total de las capturas correspondería a la tripulación la mitad de los barriles de grasa aunque no tendrían participación alguna en las barbas de ballena¹⁶⁵. En el capítulo de las pesquerías transoceánicas se han estudiado las causas y fatales consecuencias del conflicto en torno a la disposición de la marinería guipuzcoana, en principio, entre los interesados en la actividad ballenera guipuzcoana, los interesados en la actividad ballenera labortana y las autoridades de Marina; conflicto al que se sumarían después la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Real Compañía Ballenera de San Sebastián. El resultado fue el irreversible agravamiento de los problemas y de la decadencia de la actividad hasta su extinción a mediados de siglo. Efectivamente, la disputa por la disposición de marinería impulsó a los interesados e inversores en pesquerías a emprender una carrera de incrementos salariales a las tripulaciones que resultó muy nociva para la actividad, pues los aumentos salariales de la marinería repercutían en la progresiva disminución de los beneficios correspondientes para los propietarios y armadores de los pesqueros. Esta situación incrementó el desinterés de los inversores navales guipuzcoanos por emplear sus caudales en la cada vez menos rentable y más problemática actividad pesquera. Efectivamente, este mismo año de 1713 consta que los marineros empleados en los bacaladeros guipuzcoanos, además de la mitad de las capturas de bacalao, percibían las dos terceras partes de las capturas de otros “pescados extraños”, denominados papardas y ventanas en el texto, y se les repartían los “cordeles y calas”, es decir, los aparejos de pesca utilizados en la campaña pesquera. Es más, algunos de los marineros se beneficiaban de adelantos salariales concedidos con un interés del 25% por los propietarios y armadores de los pesqueros para la adquisición de ropas y otros efectos precisos en la pesquería; otros, en cambio, presumiblemente los que mayores salarios percibían, prestaban cantidades de dinero a los propietarios y armadores para su empleo en el armamento de los pesqueros, también, con un interés del 25%¹⁶⁶.

En la actividad ballenera, también la mitad de las ganancias correspondía a las tripulaciones, pero se les fueron concediendo diversas gratificaciones extras que en los balleneros

165 A.H.P.G., 3/2431.

166 A.M.F., E, 7, I, 30, 12.

guipuzcoanos se les daba en barbas de ballena y en los labortanos en grasa. Tanto es así que, en 1732, la recién creada Compañía Ballenera de San Sebastián y los armadores independientes guipuzcoanos acordaron el establecimiento de un reglamento de soldadas que pretendía la eliminación de las gratificaciones, práctica que ocasionaba que los salarios superasen el valor de la mitad de la carga que aportaban los balleneros¹⁶⁷. Este proceso aconteció en medio de un contexto de progresiva disminución de las capturas de ballenas en el Atlántico norte. Prueba de la multiplicación de campañas de resultados mediocres es que en la documentación notarial de las décadas de los 20 y 30 del siglo XVIII figuran un conjunto de escrituras de obligación por las que las tripulaciones de algunos balleneros se comprometían a embarcarse de nuevo en la siguiente campaña, pues las escasas capturas habidas no llegaban para cubrir la devolución de los adelantos salariales percibidos junto con su interés del 25%. A cambio, el dueño del ballenero les condonaba la deuda trasladando las condiciones del adelanto salarial a la siguiente campaña. Se les exigía la devolución del adelanto más sus intereses únicamente a los marineros que no deseasen embarcarse en la siguiente campaña. Por ejemplo, en 1723 la tripulación del pingue de Juan Pérez de Araneder, vecino de San Juan de Luz, otorgó una escritura de obligación en las citadas condiciones tras su regreso con tan sólo 100 barricas de grasa, lo mismo que la del pingue de don Joaquín de Larregui, también de San Juan de Luz, que regresó con tan sólo 140 barricas¹⁶⁸; en 1728 era la tripulación de la fragata *San Antonio de Padua*, propiedad de don Luis Fulqui, vecino de San Juan de Luz, la que otorgaba una escritura similar tras su regreso sin haber cazado una sola ballena¹⁶⁹; en 1730 y 1732 fueron los tripulantes de otra fragata del mismo don Luis de Fulqui, la *San Juan Bautista*, quienes firmaron sendos contratos después de su regreso en el primero de los casos con 46 barricas, producto de la caza de tres ballenas, y en el segundo con 50 barricas¹⁷⁰, etc. Cabe la posibilidad de que estas escrituras constituyeran un procedimiento fraudulento aplicado por los dueños y armadores de los balleneros labortanos para asegurarse el concurso de sus tripulaciones en la siguiente campaña y evitar las crecientes dificultades para disponer de marinería guipuzcoana. Con todo, sea una opción -la disminución de las capturas-, sea la otra -fraude para asegurarse la marinería necesaria-, estas escrituras de contratación de marinería son un buen reflejo de la crítica situación de las pesquerías transoceánicas en la Gipuzkoa de las décadas iniciales del siglo XVIII.

En lo que a la construcción naval respecta, también llama la atención la escasez de documentación notarial referente a la contratación de mano de obra. La gran mayoría de los contratos localizados en el curso de esta investigación, consisten en obligaciones establecidas por los encargados de la construcción de determinadas embarcaciones, ya sean maestros constructores o no, con maestros de oficios como calafates, aserradores, escultores, herreros, etc. Se trata de contratos en los que los maestros de los mencionados oficios se comprometen a la realización o a la elaboración de determinadas labores o efectos navales respectivamente.

167 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72. Véase el documento nº26 del Apéndice Documental.

168 A.H.P.G., 3/2499.

169 A.H.P.G., 3/2505.

170 A.H.P.G., 3/2507; 3/2510.

El importe de estos trabajos se hace a destajo, pues ambas partes acuerdan un determinado precio por cada codo de madera, por cada quintal de herrajes, por cada pieza concreta aportada. Se distinguen dos modalidades de contratos en función de la parte que correspondía el aporte de la materia prima necesaria.

En la primera de las modalidades el maestro de determinado oficio se compromete al cumplimiento de un trabajo sin que el constructor intervenga en el aporte de los materiales necesarios, de manera que es el maestro el encargado de buscar y adquirir los materiales, mientras que el constructor se limita a pagarle su trabajo a destajo. Por ejemplo, en 1565 Domingo de Beorrosorosa se comprometió a elaborar y entregar 3.000 tablas para la nao que construía Domingo de Asterriza, ambos vecinos de Mutriku, por un importe de 17 maravedíes por cada codo de tablas para los costados y 10,5 maravedíes por cada codo de tablas de tillado¹⁷¹; en 1595 el capitán Agustín de Ojeda, encargado de la construcción de seis galeones para la Armada en Errenteria contrató los servicios de diversos maestros para que le surtieran de algunos de los materiales que precisaba, pagándoselos a destajo: Juan de Azaldegui, maestro escultor y entallador de Errenteria, se comprometió a la fabricación de 500 balaustres de nogal a un real de plata la unidad; Juan Pérez de Errazu, maestro cerrajero de Irun, a la elaboración de todos los barrenos, gubias y taladros necesarios en la obra, al precio de 14 maravedíes por tonelada de arqueado de los buques construidos -estimaban que tres serían de 500 t y las otras tres de 400 t-; Hernando de Elorza, maestre cordelero de San Sebastián, a hilar 100 quintales de cáñamo de Calatayud y Castilla, cobrando 23,5 reales de plata por quintal hilado; Miguel de Celayandía, maestro ancorero y de otros efectos navales, a la elaboración de todas las cabillas, cuñas, botocaduras, escateos, herrajes de timón, cadenas, etc., necesarias, al precio de 48 reales de plata por quintal, además de 36 anclas al precio de 39 reales de plata el quintal; Juan de Ugalde, maestro poleero de San Sebastián, a construir todas las poleas, bombas de achique, roldanas, motones, etc., necesarias en dos de los galeones mayores, al precio de 58 ducados de plata por cada galeón, etc.¹⁷².

En la segunda modalidad, los materiales necesarios son aportados por el constructor, de manera que el maestro únicamente se compromete a ejercer su trabajo, cobrando también a destajo. Por ejemplo, en 1590 Martín Ochoa de Sasiola y Arancibia contrató los servicios del maestro carpintero Juan de Larraguibel, ambos vecinos de Deba, para que cortara, aserrara y desbastara tanto las tablas como los curvatonos necesarios con la madera aportada por Pedro Dabil de Aguirre. Por el trabajo de cortar y desbastar los troncos le pagaría 3,5 maravedíes por codo, por el de elaborar las tablas ocho maravedíes por codo, y por su transporte hasta la ribera del agua dos maravedíes por codo de pieza de madera gruesa y un maravedí por codo de tabla¹⁷³; en el citado caso de la construcción de seis galeones para la Armada en Errenteria, el capitán Agustín de Ojeda, contrató a diversos maestros carpinteros para que le elaboraran determinadas cantidades de tablas con los árboles que previamente tenía adquiridos en los bosques concejiles de esta villa. Con todos ellos se concertó en pagarles 6,5 maravedíes por

171 A.H.P.G., 1/2579.

172 A.H.P.G., 3/2742.

173 A.H.P.G., 2/1931.

codo de tabla: Bernart de Darieta, maestro carpintero de Errenteria, desbastaría y aserraría 100 robles empleando de forma simultánea cinco sierras; Domingo de Andaldegorry y compañía, vecinos de Usurbil, 100 robles con cinco sierras; Domingo de Echeberria y Martín de Garaino, vecinos de Astigarraga, 50 robles con dos sierras; Juan de Zugasti y Pedro de Aizpuru, vecinos de Usurbil, 100 robles con cuatro sierras; Domingo de Arriola y Francisco de Sagarna, maestros aserradores de Usurbil, 100 robles con cuatro sierras; Miguel Pérez de Oiarzabal, vecino de Oiartzun, 100 robles con cuatro sierras, etc.¹⁷⁴.

Las descritas escrituras de contratación de maestros de oficios relacionados con la construcción naval dejan de figurar en la documentación notarial entre fines del siglo XVI y principios del XVII. Este hecho, constituye un claro síntoma de las arriba comentadas transformaciones experimentadas por la organización empresarial de esta actividad en el tránsito de los siglos XVI y XVII. Con la lectura de los contratos que se acaban de citar, se constata que los citados maestros firmantes contrataban a su vez su equipo de oficiales, sin que apenas conste la presencia de las escrituras de contrato. Los maestros de cada oficio contrataban los oficiales que precisaban mediante contratos privados, incluso verbales. Mediante la consulta de otros tipos documentales se observa que los oficiales empleados en los diversos oficios relacionados con la construcción naval cobraban un jornal o salario diario.

Se dispone de muy pocos datos acerca del valor y de la evolución de estas soldadas, distribuidas de manera puntual entre mediados del siglo XVI y décadas finales del siglo XVIII. Por tanto, únicamente sirven como datos aproximativos, de ninguna manera exhaustivos. Así consta que, en 1562, los oficiales carpinteros empleados en el apresto y reparación de las embarcaciones cobraban un jornal de dos reales de plata¹⁷⁵. Parece que este jornal se mantuvo invariable hasta mediados del siglo del siglo XVII, pues consta que en 1666 un oficial carpintero contratado en Zarautz para trabajar en Rivadesella en la construcción de un galeón cobraba dos reales de plata diarios¹⁷⁶. Con todo, entre las décadas finales del siglo XVII y las iniciales del XVIII se produjo un proceso de incremento de estas soldadas. En 1668 Martín de Arruti, encargado de la construcción en Mutriku de un “navío afragatado”contrató los servicios de Pelayo de Argoain, maestro constructor de navíos, y de su equipo integrado por cuatro oficiales carpinteros y tres aprendices, todos vecinos de Zarautz. Acordaron que por su trabajo cobrarían ocho reales de plata el maestro y cuatro reales de plata cada oficial¹⁷⁷. En los años de tránsito entre ambos siglos, los oficiales calafates percibían un jornal de cuatro reales y medio de plata en las carenas de barcos civiles y de cuatro en las carenas de los buques de guerra¹⁷⁸. Durante las décadas iniciales del siglo XVIII los oficiales carpinteros cobraban ya algo más, tal como consta en una escritura de

174 A.H.P.G., 3/2742.

175 A.G.G.-G.A.O., COMCI 1973.

176 A.H.P.G., 2/3125.

177 A.H.P.G., 2/3113.

178 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/34.

obligación otorgada en 1718 entre el contraatastre de construcción naval Tomás de Miranda, vecino de Orio, y cinco oficiales carpinteros de Zarautz para que se emplearan en la construcción de buques de guerra para la Armada en Santoña. El contraatastre se comprometía al importe de 7,5 reales de vellón (cinco reales de plata) por cada jornada laboral a tres de los oficiales y a los restantes dos oficiales de seis reales de vellón (cuatro reales de plata); les pagaría además tres reales de vellón (2 reales de plata) por cada día no laboral¹⁷⁹. En los últimos años de funcionamiento de la Compañía de Caracas los oficiales carpinteros empleados a su servicio cobraban siete reales de plata diarios¹⁸⁰.

Una última variante documental relacionada con contratación de mano de obra que debe ser citada es la de los contratos de aprendizaje firmados entre un maestro carpintero y algún familiar del aprendiz. A lo largo de la Edad Moderna apenas variaron las condiciones de contratación estipuladas en estos documentos. El aprendiz se comprometía a servir al maestro sin falta ni ausencia alguna, tanto en el oficio objeto de aprendizaje como en cualquier otra actividad a que se dedicara su maestro. El período de aprendizaje variaba según los casos desde un mínimo de tres años hasta un máximo de cinco. El maestro, además de enseñarle el oficio, debía alimentar, vestir, calzar y alojar en su casa al aprendiz, pagándole además un pequeño sueldo anual que variaba entre un ducado y medio y cuatro ducados. Al finalizar el período de aprendizaje, el maestro entregaba al nuevo oficial, a modo de regalo simbólico, generalmente un hacha y una azuela. Por ejemplo, en 1599 Bartolomé de Arbe, vecino de Orio, firmó un contrato de aprendizaje con el maestro carpintero Francisco de Alzuru, vecino de Zarautz, para que empleara como aprendiz a su cuñado Juan Pérez de Illumbe, durante un período de tres años y una soldada anual de dos ducados¹⁸¹.

Es también muy escaso el número de escrituras de contratación de mano de obra empleada en la actividad comercial, sin que sea posible aproximarse siquiera a averiguar la evolución cuantitativa del valor de las soldadas. Los pocos contratos hallados en los fondos consultados apenas sirven para aproximarse a las características de la contratación de la mano de obra. Se pueden distinguir dos tipos de contratos. En el primero de los tipos se establece la parte que correspondería a la tripulación, o algún miembro destacado de la misma, de los beneficios obtenidos por un mercante. Se constata que correspondía a la tripulación la tercera parte de los beneficios. En 1525, María López de Gijón y Juan de Onsanao, dueños a medias de la nao *San Nicolás*, vecinos de Hondarribia, acordaron que el segundo ejercería de maestro y piloto en los viajes que emprendiera. Onsanao, como dueño de la mitad de la nao, percibiría la mitad de las ganancias correspondientes a sus propietarios y armadores, que ascendían a las dos terceras partes de los beneficios. Además, de la tercera parte de los beneficios correspondiente a la tripulación, por ejercer los oficios de maestro y piloto obtendría la mitad de todos los mareajes en que se repartía dicha tercera parte entre los tripulantes¹⁸². Este tipo

179 A.H.P.G., 2/3158.

180 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/66.

181 A.H.P.G., 2/3035.

182 A.H.P.G., 3/295.

contractual dejó de emplearse a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI. Efectivamente, los últimos localizados en el curso de esta investigación pertenecen a la década de los 60 de este siglo. Es el caso de la escritura de contrato firmada en 1565 entre Juan de Uribe, dueño y maestre de un galeón cargado de grasa de ballena con destino a Flandes, vecino de Deba, y su tripulación, por el que a los tripulantes correspondería un tercio de todos los beneficios obtenidos en esta singladura¹⁸³.

Este tipo de contrato era el que mejor se adecuaba a la actividad del transporte al flete, que hasta las décadas iniciales del siglo XVI fue una de las actividades marítimas más importantes de Gipuzkoa. Los mercantes iban de puerto en puerto contratando y transportando productos, de manera que era prácticamente imposible fijar de manera previa la cantidad exacta de ganancias que correspondería a los marineros de la tripulación. De esta manera, el contrato por el que se les asignaba un tercio de todos los beneficios a haber en estas empresas era el que mejor se adecuaba. En este sentido es muy significativo un pleito suscitado en 1534 en que el piloto Martín de Urquiza reclamaba el importe de su sueldo a Pascual de Ibaseta, maestre “postizo” o suplente de la nao *Santa María*, todos vecinos de Mutriku. Martín, por su servicio de piloto, demandaba el cobro de dos mareajes más el valor correspondiente a tres toneladas del flete de azúcar que la nao transportó desde Canarias a Venecia. El problema es que el piloto Martín de Urquiza desconocía las rutas que iban de Cádiz a Canarias y de Sicilia a Venecia, de manera que Pascual de Ibaseta tuvo que contratar en Cádiz un “piloto lemán” para emprender la ruta de ida y vuelta de Cádiz a Canarias. El maestre Ibaseta alegaba, en primer lugar, que en Gipuzkoa no se usaba pagar a los pilotos lo correspondiente al valor de tres toneladas del flete más dos mareajes. En segundo lugar, que Martín de Urquiza ya había cobrado más de la cuenta, pues por su desconocimiento de la ruta Cádiz-Canarias tuvo que contratar otro piloto al que debió haber pagado Urquiza de su sueldo -a razón de un real por cada caja de azúcar-. Y en tercer lugar, que por los viajes de ida y vuelta Cádiz-Canarias y Sicilia-Venecia, por ser inferiores a las 600 y 800 leguas respectivamente, a los pilotos no les correspondía mareaje alguno sino pilotaje. El piloto Martín de Ibaseta, por su parte, declaraba que la contratación de lemanes para las rutas de Cádiz-Canarias y Sicilia-Venecia y el pago de sus soldadas correspondía a los comerciantes que fletaban los barcos y no a sus pilotos. El Corregidor, ante las pruebas y testimonios presentados, sentenció a favor del piloto¹⁸⁴.

El segundo tipo de contrato es aquel en que se pre-establecía la cantidad líquida que cobrarían los miembros de la tripulación. Por ejemplo, en 1537 los marineros Francisco de Lerchundi, Pedro de Arrazubia y Juan de Larrume, vecinos de Zarautz, fueron contratados por Miguel Ruiz de Fullan, dueño de una nao en compañía con Juan Ramus de la Herrería, ambos vecinos de Deba, para que le sirvieran en un viaje a Sevilla. Cada uno cobraría por su trabajo

183 A.H.P.G., 2/1898.

184 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 47. Este pleito es una prueba palpable del incremento de las dificultades de la actividad transportista guipuzcoana, de manera que los propietarios de las embarcaciones dedicadas al flete trataban de incrementar su competitividad reduciendo los costes del transporte a pagar por los propietarios de las mercancías -por ejemplo no exigiéndoles el importe de los gastos de contratación de pilotos expertos para determinadas rutas-. Ello repercutía negativamente en los salarios de la tripulación, que se veían mermados a raíz de los intentos de los propietarios de las embarcaciones por suplir las consecuentes pérdidas mediante su reducción.

un total de siete ducados de oro¹⁸⁵. Este tipo de contrato era adecuado para rutas relativamente cortas y muy frecuentadas, como las desarrolladas entre el País Vasco y Andalucía -destinadas a Galicia, Portugal o Andalucía-, en las que, además, habitual y masivamente se traficaba con unos productos muy determinados, cuyas tarifas de transporte o fletes estaban preestablecidas. La mayoría de los fletes enviados del País Vasco a Galicia, Portugal o Andalucía consistían en hierro y productos férricos y a la vuelta mayoritariamente se traían barriles y pipas de vino y aceite u otros productos alimenticios a granel, de manera que era sencillo averiguar previamente los beneficios a obtener del viaje, lo que permitía que también se pre-establecieran las soldadas líquidas de los tripulantes. Este segundo tipo de contrato es el único que se consigna en la documentación notarial a partir de fines del siglo XVI. Hecho que pone, una vez más, de manifiesto las transformaciones experimentadas por la economía marítima de Gipuzkoa, de manera que la modalidad del transporte de fletes de puerto en puerto sería prácticamente abandonada y progresivamente se abandonarían las rutas que transcurrían por el Mediterráneo y por el norte de Europa. En lo sucesivo, las rutas predominantes en que se emplearía la flota mercante guipuzcoana serían las destinadas a Sevilla, Cádiz y Portugal.

En suma, la modalidad de contrato que previamente establecía el sueldo líquido a percibir por los marineros sería el que, en lo sucesivo, se emplearía en las rutas de transporte entre Gipuzkoa y Andalucía. Por ejemplo, en la demanda interpuesta por Sebastián de Ondarza, maestre de la nao *Nuestra Señora de Arançaçu*, vecino de Zumaia, contra sus propietarios, reclamando el importe de los gastos de estancia en Sevilla en espera de la venta de la nao, consta que en 1600 los 11 miembros de su tripulación percibieron un total de 2.795 reales de plata en concepto de soldadas por el empleo de su traslado hasta Sevilla. Los ingresos procedentes de las tarifas de transporte cobradas a los comerciantes que cargaron mercancías en la nao para su transporte a Sevilla, ascendieron a 6.555 reales de plata. Es decir, las soldadas de la tripulación, sin contar los emolumentos del maestre Ondarza, superaban con creces la cantidad de un tercio de los beneficios. Este hecho se debió a la escasa cantidad de mercancías que lograron contratar para este viaje, de manera que los sueldos de la tripulación, unidos a los gastos de estancia y gestiones de Sevilla y a las soldadas del maestre superaban los ingresos habidos en este viaje, lo cual originó esta demanda¹⁸⁶. En la documentación consultada consta que este tipo de contratos continuaban en vigor durante la segunda mitad del siglo XVII. Por ejemplo, en 1673 el marinero Francisco de Perdomo demandaba al maestre Agustín de Yarza, ambos vecinos de San Sebastián, el importe de 30 ducados de plata que le correspondían de soldada por su trabajo en el navío *San Gabriel*, que de camino a Lisboa fue apresado por corsarios franceses en las costas de Galicia¹⁸⁷. En los viajes, más o menos legales, dirigidos a Indias que durante la segunda mitad del siglo XVII se generalizaron, también, se aplicaba esta modalidad de contratación de marineros, aunque las soldadas que percibían eran incomparablemente superiores. Así, en 1665 Andrés de Ugarte, capitán del navío *El Nacimiento*, concertó con su tripulación pagar a cada marinero 200 reales

185 A.H.P.G., 2/1882.

186 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 594.

187 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2143.

de plata a la llegada a Cádiz y que tras zarpar de aquel puerto les asignaría 100 reales mensuales a cada uno hasta su regreso a Pasaia¹⁸⁸. La duración indeterminada de estos viajes a Indias debió impulsar el empleo de esta variante contractual que condicionaba el volumen de los salarios a la duración del viaje.

Todo lo referido en las actividades estudiadas en cuanto a la escasa presencia en los fondos documentales notariales de escrituras de contratación de mano de obra es también aplicable a la actividad corsaria. Los pocos contratos localizados permiten tan sólo un acercamiento a las características de la contratación de mano de obra por los inversores e interesados en el corso. Se sabe que a principios del siglo XVI, en el puerto de Deba, uno de los principales puertos corsarios de la época, al igual que en otras actividades anteriormente analizadas, la parte de los beneficios correspondiente a los marineros se repartía en mareajes. Los miembros de las tripulaciones, en función de los acuerdos adoptados por cada uno a la hora de ser contratados y de los cargos y oficios ejercidos a bordo, cobraban más o menos mareajes. Éste era un sistema muy adecuado para su aplicación en la actividad corsaria, pues era imposible saber de antemano el volumen ni el valor de las capturas a cometer. Los contratos establecidos por los armadores corsarios con las tripulaciones eran casi de forma absoluta de carácter privado e incluso verbal. Con todo, en los fondos notariales de Deba se conservan unas escrituras de obligación suscritas por las tripulaciones de algunos barcos corsarios con sus armadores y propietarios en que se comprometen a la devolución de sus soldadas en caso de que se tuvieran que devolver las presas cometidas. Estos documentos permiten conocer algunas de las citadas características de contratación de la mano de obra. Por ejemplo, en 1525 los marineros de la pinaza de Juan Ochoa de Arriola, tras percibir los mareajes correspondientes a sus soldadas procedentes del apresamiento de un barco cargado de sal, se obligaron a su devolución en caso de que la presa tuviera que ser reintegrada a sus legítimos propietarios. En este caso, cada mareaje ascendió a 32 fanegas de sal o su equivalente en dinero que sumaba un total de 14 reales de plata¹⁸⁹.

Entre la documentación consultada correspondiente al siglo XVI no se han hallado noticias acerca de la magnitud de la parte de los beneficios que correspondía a las tripulaciones corsarias. Como se mencionaba en el capítulo dedicado al corso, hasta 1633 los beneficios se repartían por el sistema del “tercio vizcaíno”¹⁹⁰, es decir, se dividían en tres partes iguales a repartir entre el barco, la armazón y la tripulación. En ese año, a fin de incentivar el corso, el Superintendente de Corso, don Alonso de Idiaquez, se reunió con los capitanes y cabos corsarios y acordaron cambiar el sistema de reparto de las presas, de manera que, en lo sucesivo, a los propietarios de los barcos únicamente correspondería la cuarta parte de los beneficios y las restantes tres cuartas partes se dividían por igual entre los armadores y la tripulación. En suma, acordaron un sustancial incremento de la parte correspondiente a los tripulantes, de manera que en vez del 33,3% anterior pasarían a percibir el 37,5% de los

188 A.H.P.G., 3/513.

189 A.H.P.G., 2/1881.

190 Véase la transcripción de las ordenanzas de la Escuadra Real del Norte en: OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 367-380.

beneficios¹⁹¹. Los escasos datos disponibles posteriormente atestiguan que estos sistemas de reparto, en lo sucesivo, continuaron en vigor.

8.1.1.4. Contratación de bienes y servicios

En algunas ocasiones, los distintos tipos de contratos descritos hasta el momento -contratos de compañía, de capital y de mano de obra- no satisfacían plenamente todas las necesidades de bienes, infraestructuras y servicios que las empresas dedicadas a distintas actividades precisaban para su funcionamiento. Se formalizaban así otras escrituras, de obligación, de compraventa, etc., tanto para la contratación y adquisición de determinados bienes y servicios necesarios en sus actividades, como para comercializar sus propios servicios y bienes.

En el caso de la pesca del litoral, tanto las compañías dedicadas a la elaboración de conservas de pescado como las dedicadas a la actividad pesquera, propiamente dicha, se veían precisadas a formalizar este tipo de contratos. Efectivamente, las compañías conserveras precisaban para su funcionamiento alquilar locales, hornos y calderas, adquirir pescado, sal, aceite, vinagre, barriles, leña, contratar personal para preparar las distintas tareas de elaboración de las conservas, concertarse con los pescadores, etc.¹⁹². La inmensa mayoría de los contratos eran de carácter privado y verbal, aunque se han podido localizar algunas escrituras otorgadas ante notario que permiten conocer sus características. Por ejemplo, en mayo de 1615, el capitán Juan de Lerchundi, vecino de Ondarroa, arrendó al capitán Domingo de Asterriza, de Mutriku, tres grandes calderas para la elaboración de escabeche obligándose al pago de 240 reales para el día de navidad¹⁹³. En 1749 José de Zubiaurre

191 A.H.P.G., 3/2345. Véase el documento nº9 del Apéndice Documental.

192 Son muy elocuentes al respecto las declaraciones de Domingo de Campos, importante escabechero de Getaria, presentado de testigo en un pleito suscitado en 1623 para esclarecer las cuentas de la compañía para la elaboración de escabeches de besugo formalizada en 1609 por Domingo de Tejería, vecino de Itsaso, y Martín Pérez de Aramburu, de Gaviria, ambas localidades del interior guipuzcoano: "...este testigo en mas de doze años començando en el de seiscientos y nueve y siguientes hubo oficio de hazer y labrar escabeches de // (fol. 54 r.) besugo en esta dicha villa de Guetaria asta agora quatro o çinco años y por esta razon save y es verdad que la dicha carga de escabeche del dicho besugo le hazia de coste diez y seys ducados antes mas que menos porque cada carga de doze arrobas lleba diez y nueve dozenas de besugo una dozena mas o menos como es el pescado, y cuestan de barriles de quatro en carga doze reales y los de dos en carga diez reales y así sale cada carga de barriles unos en otros a honze reales, y la dozena de besugo quitando la escama el año de mil y seisçientos y diez que la pregunta haze mençion valia seis reales, que en todo, diez y nueve dozenas al dicho precio suman ciento y diezyocho reales y tres quartilos por carga, honze reales de barriles, diezyocho de azeyte, de sal, leyña y binagre doze reales, que hazen çiento y cinquenta y nueve reales fuera de los quales se an de pagar los derechos del pesso y otras costas que se ofrezan como es dar de beber y merienda y de comer a las personas que frien salan y enpacan que en cada carga viene a tener de costa ocho reales poco mas o menos que son quinze ducados y dos reales y menos fuera de que se a de gastar en yr a los lugares de Passaje (BORRADO= y Francia) a concertarsse con los pescadores a quienes se da tambien quando bienen con el pescado de beber, y este testigo como dicho tiene save que cada carga cuesta al pie de diez y seis ducados // (fol. 54 r.) costa liquida estando en su propia cassa sin entrar la rrenta de la cassa donde se haze y beneficia el escabeche, pero es çierto y llano publico y notorio que al dicho Domingo de Tejeria le salia mas que diez y seis ducados cada carga de escabeche porque tenia arrendada por doscientos reales para el dicho efeto una casa de Pedro del Puerto y fuera de ella tenia otra donde bivia por quatro ducados por el tienpo de hazer los dichos escabeches en esta dicha villa y la costa de la persona suya y de una criada que de hordinario tubo por el dicho tienpo, y otras descomodidades y costas que se siguen de su natural por lo qual save este testigo y es verdad que cada carga le costava al dicho Domingo de Tejeria mas de diez y seis ducados..." (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 346).

193 A.H.P.G., 1/2609.

arrendaba al concejo de Zarautz la pesquería en su costa y ría para un plazo de nueve años obligándose al importe de 51 reales y 11 maravedíes de vellón anuales, en total 42 ducados de vellón¹⁹⁴. También los pescadores se veían precisados a recurrir a prácticas semejantes. Por ejemplo, en 1575 los maestros de chalupa de Mutriku contrataron los servicios de Pedro de Licona, anzuelero de Lekeitio, para que les proveyera de los anzuelos que precisaban en la siguiente campaña de besugos, obligándose a su pago el día de San Martín de acuerdo con el precio que se estipulase para anzuelos de esa especie el día de Todos los Santos en Lekeitio¹⁹⁵.

Con todo, el tipo de escritura más habitual en los fondos notariales es la que suscribían los maestros de chalupa de un determinado puerto o cofradía con un escabechero, obligándose a la entrega de una cantidad predeterminada de besugo o atún para elaborar escabeche, de merluza para pescado cecial o de anchoas o sardinas para salazón. Los pescadores se comprometían a darle en exclusiva todo el pescado que sobrara a diario de la venta en fresco en los plazos que durara la campaña de cada especie y el escabechero se obligaba a la recepción de todo ese pescado por el importe de un precio también preestablecido. En el capítulo de la pesca del litoral, ya se ha señalado que, estos contratos comenzaron a suscribirse hacia fines del siglo XVI coincidiendo con el inicio del auge de las industrias conserveras, especialmente del escabeche, y perduraron hasta las décadas iniciales del siglo XVIII, hasta que se produjo la crisis de la pesca del litoral, fruto de la nueva orientación adquirida por la economía marítima guipuzcoana tras la creación de la Compañía de Caracas (Véase el cuadro nº 3 del Apéndice Estadístico). Por ejemplo, en 1585 los maestros pinaceros de Mutriku se obligaron a la entrega al escabechero Martín Ruiz de Bidazabal de todo el besugo que sobrara de la venta en fresco entre el día de San Andrés y el domingo de Carnaval venideros al precio de cuatro reales de vellón la docena de besugo, a pagar cada sábado una tercera parte en oro, otra en plata y otra en vellón¹⁹⁶.

En lo que al comercio marítimo se refiere, un tipo de contrato que destaca por su especial significación es el de la “carta de fletamento” o escritura de contratación de los servicios de una embarcación para el transporte hacia un destino preestablecido de determinadas mercancías o flete. Las dos partes contratantes, la propietaria de la embarcación y la de las mercancías, establecían una serie de condiciones que a grandes rasgos se repiten en todas las escrituras desde comienzos del siglo XVI hasta que dejaron de suscribirse ante notario a mediados del siglo XVII. El propietario de la embarcación se comprometía a disponer de la embarcación completamente aprestada, tripulada y armada y a recibir todas las mercancías escrituradas, transportarlas y descargarlas en los puertos de destino preestablecidos y según los casos también a recibir otras mercancías dirigidas para otros destinos o para su transporte al puerto de origen. El propietario del flete o mercancías se comprometía a la entrega y descarga de las mercancías en unos plazos prefijados, comprometiéndose al importe de los gastos ocasionados por las demoras. A cambio de los servicios de transporte, se comprometía

194 A.H.P.G., 2/3184.

195 A.H.P.G., 1/2584.

196 A.H.P.G., 1/2587.

al importe de una tarifa más las “averías”.

Las tarifas de transporte variaban de acuerdo con las características de las mercancías. En general, la mayoría de los productos exportados desde el País Vasco -hierro y herrajes, brea, piedras de molino, etc.- pagaban su tarifa de acuerdo a su peso, de manera que su tarifa de transporte consistía en una cantidad de dinero predeterminada por cada quintal de peso. En algunas ocasiones, la tarifa de algunos productos de gran volumen pero poco peso, como las astas, varas o flejes de madera, se establecía por unidades, de manera que se pagaba cierta cantidad por cada haz de dos flejes. Las tarifas de las mercancías líquidas, caso de la grasa de ballena que se exportaba desde el País Vasco o del aceite de oliva o vinos que se importaban según los casos desde Andalucía, Canarias, Galicia o Francia, se establecían en función del número de barricas, pipas o botas en que se transportaban, de manera que a cada recipiente le correspondía una tarifa determinada. En el transporte de áridos, caso de los cereales, las tarifas de transporte se establecían por tonelada transportada. Por fin, también se usaban tarifas de transporte específicas con otros productos menos habituales como las sardinas “arencadas” o curadas de Galicia que pagaban por cada millar, el azúcar de Canarias por cada caja, etc.

El concepto de “avería” incluía un conjunto de gastos adicionales provenientes de derechos cobrados en distintos puertos, gastos de ataje y de contratación de lemanes o pilotos para determinadas rutas y puertos, etc. En algunas ocasiones, se predeterminaba lo que el propietario de la embarcación cobraría en concepto de “avería”, en otras el cargador se comprometía al importe de todas las “averías” que se produjesen en el viaje. Además de todo lo expuesto, en muchas ocasiones se incluía otra condición más referida a las “trobas” que se produjesen en el viaje. El concepto de “troba” se refiere a todo tipo acontecimientos imprevistos, beneficiosos o perjudiciales, que pudiesen suceder en el viaje. En anteriores ocasiones, se ha mencionado que esta denominación se usaba también como sinónimo de polizón, en cuanto que los polizones constituían “tripulantes” imprevistos de una embarcación. En el caso de los contratos de fletamento el término “troba” se emplea para referirse a acontecimientos beneficiosos, a lo que en la actualidad nos referimos como “golpe de suerte”. Incluía desde hallazgos fortuitos en el mar de objetos o mercancías procedentes de naufragios, etc., hasta apresamientos de barcos enemigos¹⁹⁷. En los contratos de fletamento se incluía el reparto de los beneficios aportados por estas “trobas”, asignando una tercera parte al propietario del barco, otra al propietario de las mercancías y otra a la tripulación. Por ejemplo, en 1550 Tomás de Escorza fletó la nao de Juan de Laborda, ambos vecinos de Hondarribia, bien aprestada y tripulada, para que acudiera a Burdeos a cargar 2.200 balas de pastel destinadas a Cartagena. Por su transporte cobraría una tarifa de 63 reales de plata y cuarto por tonelada de pastel más dos reales por averías. Las demoras serían a cuenta de Escorza y las trobas se repartirían entre el barco, el cargador y la tripulación¹⁹⁸.

En concordancia con los procesos que se han observado a la hora de describir otros tipos documentales, se constata que las últimas escrituras de fletamento, tanto de barcos de grandes

197 Deriva del verbo “trovar”, que antiguamente también significaba hallar, encontrar.

198 A.H.P.G., 3/316.

dimensiones, llamados naos o galeones, como de los destinados a países del norte de Europa, independientemente de su tamaño, son de principios del siglo XVII. Por ejemplo, en 1605 Cristóbal de Castañalde, vecino de Hendaya, fletó la zabra del capitán Martín de Justiz, vecino de Hondarribia, para que acudiera a la ribera de Burdeos a cargar trigo¹⁹⁹. Este mismo año Juan de Bazterrolaza, vecino de Ondarroa, fletó la nao de Martín de Careaga, vecino de Hondarribia, para que transportara 326 quintales de hierro a Sevilla²⁰⁰. Se consumaba así un proceso en que, progresivamente, predominaba la contratación para el transporte de embarcaciones menores -pinazas, zabras, pataches, bajeles, navíos, etc.- destinadas a puertos circunpeninsulares, mayoritariamente a Sevilla y Cádiz. Con todo, este hecho no implica que en adelante los grandes barcos dejaran de transportar mercancías al flete o que las embarcaciones guipuzcoanas abandonaran absolutamente las rutas del norte de Europa. A lo largo de este trabajo se han aportado pruebas que desmienten esta teoría (Véase los cuadros nº 15 y 16 del Apéndice Estadístico). Efectivamente, los grandes barcos, sobre todo los destinados a su venta en Andalucía para la Carrera de Indias, continuaron transportando mercancías y las embarcaciones guipuzcoanas continuaron frecuentando países del norte europeo, especialmente, en el transporte de lanas. El que no se consignen las escrituras de fletamento asociadas a estas últimas actividades se debe mayoritariamente a tres factores.

En primer lugar, la práctica extinción en el siglo XVII de escrituras de fletamento para viajes destinados al norte de Europa puede ser un reflejo de la concentración de gran parte de la actividad mercantil en San Sebastián, hecho sobradamente comprobado en anteriores ocasiones. Téngase en cuenta que en el terrible incendio de la ciudad de 1813 acabó con la práctica totalidad de la documentación anterior, incluidos los fondos notariales. En segundo lugar, las escrituras de fletamento únicamente se utilizaban para la contratación de servicios de transporte rápidos, en los que el propietario de ciertas mercancías contrataba los servicios de una embarcación para que en un plazo corto de tiempo las transportara a un destino determinado. En el caso del transporte en barcos grandes, cuya partida se demoraba mucho en espera de aumentar su carga, no era preciso recurrir a la firma de estos contratos pues, los propietarios de las mercancías, recurrían a sus servicios en los casos en que no les corría prisa su transporte. Con todo, el que en las escrituras de fletamento a partir de inicios del siglo XVII dejen de figurar grandes barcos significa que ya no se dedicaban de manera primordial al transporte de mercancías y que dicha actividad había pasado a ser una ocupación eventual y transitoria. En tercer lugar, este hecho puede constituir un reflejo de las transformaciones que la actividad comercial experimentó a lo largo del siglo XVII. Efectivamente, en pocas décadas dejaron de suscribirse ante notario, no sólo los fletamentos de grandes barcos o destinados al norte europeo, sino incluso los de pequeñas embarcaciones destinadas a otros puertos peninsulares. Las escrituras de fletamento continúan figurando en la documentación notarial con relativa asiduidad hasta la década de los 20 del siglo XVII. A partir de los años 30 experimentan una drástica disminución, de manera que los últimos localizados pertenecen a la década de los 50, sin que se haya localizado ninguno perteneciente a la segunda mitad del siglo XVII o a todo el siglo XVIII.

199 A.H.P.G., 3/435.

200 A.H.P.G., 1/2618.

Sin obviar los efectos perjudiciales de la cada vez mayor competencia extranjera, que progresivamente se hizo notar incluso en los transportes circunpeninsulares, es evidente que la no aparición de más escrituras de fletamento en la documentación notarial no significa la interrupción de la actividad transportista guipuzcoana. En capítulos anteriores se han recogido numerosas pruebas de la continuidad de esta actividad en fechas posteriores. Con todo, la presencia de transportistas extranjeros debió incidir también directamente en el fin de la firma de los contratos de fletamento. Efectivamente, consta que desde finales del siglo XVI, los transportistas extranjeros ejercían su oficio sin recurrir al oficio de escribano alguno. Entre el propietario de la embarcación y el de las mercancías se solía firmar un documento privado, en muchas ocasiones un impreso estándar con espacios en blanco para rellenar con los datos de cada viaje: los nombres de las partes otorgantes, el del barco, su tonelaje, la composición de la carga, los puertos de origen y destino, la suma de las tarifas y las fechas y firmas. En cada contratación se rellenaban, entre ambas partes, tres copias idénticas llamados “conocimientos”, que se repartían entre el propietario del barco, el emisor de las mercancías y el receptor de las mismas²⁰¹. Por supuesto, esta práctica suponía un notable abaratamiento de los precios de transporte, pues se evitaban los gastos notariales. Los transportistas guipuzcoanos, a fin de abaratar también sus servicios para que continuaran disponiendo de competitividad frente a los extranjeros, debieron dejar también de suscribir ante notario las escrituras de fletamento. Este fenómeno es consustancial a la concentración de la actividad mercantil en manos de unos pocos comerciantes de San Sebastián, ya que ello supuso el incremento del control sobre todo del proceso mercantil por parte de los comerciantes, en suma, el estrechamiento de los lazos de conocimiento y de dependencia de los transportistas guipuzcoanos con respecto a los comerciantes, lo que hacía innecesario el concurso ante notario para la formalización de sus contratos. Esta causa es aplicable también a otros tipos documentales que se han venido describiendo hasta el momento, muchos de los cuales dejaron de suscribirse a lo largo del siglo XVII, de manera que los posteriores protocolos notariales del siglo XVIII resultan mucho más parcos en noticias que los anteriores.

8.1.2. Las grandes compañías privilegiadas

El siglo XVIII guipuzcoano se distingue de los anteriores por la aparición de las grandes compañías dotadas de privilegios reales, de un accionariado y de una estructura organizativa

201 En los fondos judiciales consultados se han localizado algunos de estos impresos de fletamento extranjeros. El que a continuación se transcribe es francés, con fecha impresa de 1590, posteriormente tachada al ser usado el impreso para formalizar un contrato de fletamento en 1600. Para que se distingan las partes impresas y las rellenadas a mano del documento, éstas últimas se transcriben subrayadas: “Le Pierre de la Croix dict Letellier demeurant à Rouen maistre apres Dieu du navire nommé L’angel Gabriel du port de cinquante et cinq tonneaux on environ, estant de present devant la ville de Rouen pour du premier temps qu’il plaira à Dieu envoyer, aller à droite route à Laredo ou Bilbao. Cognois & confesse avoir receu & chargé dans le bord de mon dit navire sous le franc tillac d’iceluy, de vous Gilles de Chebroot une ballet du marchandises n°56 le tout sec & bien conditionné, & marqué du la marque mise en marge, laquelle marchandise promets & m’oblige mener & conduire dans mon dit navire sauf les perils & fortunes de la mer, au dit Laredo ou Bilbao & là les delivrer, à Laredo ou Bilbao au señor Johan de Albear Salazar ou a qui pour luy sera en payant pour le fraict, la somme de dix et six riaux avec les avaries, aux uus & coustumes de la mer. Et pour ce tenir & accomplir, ie m’oblige corps & biens, avec mon dit navire, fraict & appareils d’iceluy. En tesmoin de verité, ay signé trois cognoissemens d’une teneur, l’un accomply, les autres de nulle valeur. Fait au dit lieu de Rouen le xxiv yesme iour du mois de janvier l’an mil (BORRADO= cinq cens quatre vingts dix) six cens” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 260).

fija; en suma, compañías de capital fijo, cuyo primer exponente sería la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, la primera en fundarse en toda la Corona. Fue erigida en 1728, fecha muy tardía en comparación con las que se crearon en otros países europeos, donde las primeras hicieron su aparición ya durante las décadas finales del siglo XVI. Las características organizativas de estas compañías han sido suficientemente descritas en la bibliografía específica ya citada a lo largo de este trabajo, de manera que no se volverá a insistir en ello²⁰². A continuación se procederá únicamente a tratar de averiguar, en primer lugar, las razones que retardaron tanto la aparición en Gipuzkoa de este tipo de compañías y, en segundo lugar, las consecuencias que su creación acarreó en el sistema de organización del conjunto de la economía marítima guipuzcoana.

8.1.2.1. Creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas: ¿agotamiento del precedente modelo de organización empresarial?

A lo largo de esta investigación, se ha puesto de manifiesto que esta tardía implantación en Gipuzkoa del modelo empresarial correspondiente a las compañías privilegiadas constituyó una opción voluntaria y premeditada. No faltaron los proyectos de compañías a lo largo de todo el siglo XVII y principios del XVIII antes de la creación de la Compañía de Caracas. Pero tanto los inversores y participantes en las distintas actividades marítimas como las autoridades locales y provinciales mostraron muy poco interés por hacer realidad alguno de estos proyectos. Hay que indicar que todos los proyectos antecedentes de la Compañía de Caracas fueron iniciativas gubernamentales surgidas en torno a la Corte. Anteriormente, se mencionaba que las exclusivas y monopolios que estos proyectos preveían establecer debieron impulsar a los interesados en las distintas actividades marítimas a no fomentar ni apoyar su creación. Con todo, otra razón de primer orden que debió motivar este desinterés era la amplia protección que les brindaba el sistema de organización de la economía marítima imperante en Gipuzkoa. A lo largo de esta investigación, se ha comprobado que los interesados en distintas actividades, recurrentemente, buscaban el apoyo de las instituciones provinciales a fin de que adoptaran políticas favorables a sus intereses y de que potenciaran la concesión por la Corona de medidas legislativas acordes.

Efectivamente, era en 1579 cuando la Corona se interesó por primera vez en apoyar el establecimiento de una exclusiva de producción y de comercialización que afectaba directamente a determinadas actividades marítimas de Gipuzkoa. Concretamente, Francisco de Arriola, vecino de Deba, fue facultado para que estableciera la exclusiva de elaboración y venta de jabón con grasa de ballena en Gipuzkoa. El apoyo concedido por la Corona a este proyecto consistió quizás en un intento por contribuir al apuntalamiento del sistema de comercialización de la lana castellana. Con todo, la Provincia inició acciones en la Corte a fin de mitigar algunas de las exclusivas que el proyecto pretendía, lo que debió contribuir indudablemente a que no llegara a materializarse. Años después, en 1599, se produjo el intento de la Corona, apremiada por enormes necesidades financieras, por apropiarse en

202 Véanse al respecto obras como: GÁRATE OJANGUREN, M.: “La Real Compañía Sardinera de Guetaria...”, op. cit.; Idem: *La Real Compañía Guipuzcoana...*, op. cit.; Idem: “La Real Compañía de La Habana...”, op. cit.; ASTIGARRAGA GOENAGA, J.: *La Compañía General de Pesca Marítima...*, op. cit.; ALBERDI LONBIDE, X.: “Postrimerías de las pesquerías...”, op. cit.

exclusiva de la administración de una actividad marítima, concretamente de la pesca que se ejercía en las costas de toda la Península. A tal fin, tal como se ha estudiado en el capítulo correspondiente a la pesca del litoral, el Corregidor de Gipuzkoa inició unos autos de información para obtener un conocimiento exacto del estado de la pesca en la provincia. Aunque en la Real Cédula correspondiente no se mencionaba la creación de compañía privilegiada alguna, sí se contemplaba la administración en exclusiva de la pesca por parte de la Corona²⁰³. Esta medida tan opuesta a los intereses de las cofradías, de los pescadores y de los empresarios conserveros motivó que los interrogados por el Corregidor falseasen absolutamente sus respuestas a fin de ocultar el importante auge pesquero y conservero del momento.

El primer proyecto de creación de cuatro grandes compañías comerciales -de Indias Orientales, de Indias Occidentales, de Levante y del Norte- y de otra gran compañía pesquera de 1628, fue también obra de funcionarios de la Corte, concretamente, de los consejeros del Conde-Duque de Olivares²⁰⁴. Ni siquiera el comprometido contexto económico de entonces, en que la competencia pesquera y comercial de las grandes compañías extranjeras -especialmente inglesas y holandesas- repercutía negativamente sobre el desarrollo y viabilidad de ambas actividades en Gipuzkoa, incentivó a los interesados en ellas a tratar de materializar las proyectadas compañías. Al contrario, las dificultades experimentadas durante las décadas iniciales del siglo XVII por las pesquerías transoceánicas, entonces una de las principales de las actividades marítimas guipuzcoanas, fueron superadas mediante la adopción de medidas legislativas de cuño proteccionista que aseguraron la posterior pervivencia de la actividad e hicieron innecesaria la creación de compañía privilegiada alguna.

El siguiente proyecto de creación de una compañía comercial surgió también en la Corte. En 1667 la reina regente Mariana de Austria encomendaba al marqués de Aytona la misión de la creación de una compañía de “comercio armado” que procurase el fortalecimiento del comercio con las posesiones españolas en América y la eliminación del tráfico ilegal. En anteriores ocasiones, ya se ha descrito el contexto en que se enmarca esta iniciativa; la segunda mitad del siglo XVII fue una época de gran florecimiento del comercio ilegal con Indias, mayoritariamente protagonizado por los extranjeros, aunque como se ha tenido ocasión de comprobar, los guipuzcoanos no permanecieron al margen ni mucho menos. La situación económica reinante en Gipuzkoa empujaba a la participación en el comercio ilegal con Indias, ya que el comercio legal se veía afectado por serias dificultades: el de las lanas muy menguado, el de los productos de las pesquerías cercenado -los comerciantes guipuzcoanos únicamente conseguían controlar a duras penas la negociación de la grasa de ballena-, el de las exportaciones de hierro a Indias muy afectado por la competencia extranjera, a consecuencia de que el tráfico americano se desarrollaba al margen del control institucional guipuzcoano, dominado por variados y poderosos intereses ajenos a los que integraban el sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa. El resultado fue el florecer de la intervención guipuzcoana en el tráfico directo ilegal con Indias, que se

203 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit.

204 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 30 y 56.

convirtió en el único procedimiento, en manos de los comerciantes guipuzcoanos, para enviar directamente a Indias sus exportaciones férricas y participar al mismo tiempo en la lucrativa negociación fraudulenta de productos manufacturados extranjeros y coloniales. No es ninguna casualidad que el marqués de Aytona delegara en don Pedro Ignacio Vélez de Idiaquez su misión de acudir a Gipuzkoa a tratar con sus autoridades y sus comerciantes y armadores sobre la creación de esta compañía. Pero las condiciones solicitadas por la Diputación a la Corona para que se decidiera a participar en la tarea de creación de la compañía no fueron aceptadas. El principal objetivo de los comerciantes y autoridades de Gipuzkoa era granjearse un medio para continuar con su tráfico directo con Indias de forma legal, al margen del monopolio sevillano, mientras que la Corona deseaba el traslado a aguas americanas de la acción de los temibles corsarios guipuzcoanos.

Nótese que la conjunción de ambos objetivos, el comercio directo con Indias al margen del control institucional sevillano y las acciones de corso contra el contrabando extranjero, sería la que desencadenaría la creación de la Compañía de Caracas sesenta años después. Es decir, medio siglo antes se hallaban ya definidos los intereses, tanto de los comerciantes y autoridades de Gipuzkoa, como de la Corona, que se conjugarían para proceder a su fundación. Precisamente, la oposición de la Corona a acceder al deseo de los guipuzcoanos de participación en el comercio americano de forma directa fue lo que malogró la puesta en práctica del proyecto de compañía, pues temía que la aceptación de las condiciones propuestas por la Diputación, lejos de acabar con el contrabando, fomentaría su desarrollo²⁰⁵. Los comerciantes guipuzcoanos que, valiéndose de toda suerte de artimañas y subterfugios, conseguían participar de pleno en el comercio indiano no se mostraban dispuestos a emprender la creación de compañía privilegiada alguna que no redundara en facilitar y, por tanto, abaratar, dicha participación. En suma, estos hechos ponen de manifiesto el carácter vital del entramado político-institucional de Gipuzkoa en la viabilidad del sistema de organización de la economía marítima. Efectivamente, las transformaciones del sistema se producirían al compás de los cambios de las políticas aplicadas por la Corona, de manera que la materialización del proyecto de compañía mercantil no prosperaría mientras las autoridades reales mantuvieran reservas en torno a la participación directa de los comerciantes guipuzcoanos en el tráfico indiano.

La historiografía anglosajona, tan interesada en el estudio de las causas del crecimiento y caída de los imperios, desde hace tiempo, hace hincapié en la investigación de las causas del mayor o menor crecimiento económico de los distintos estados. En este sentido, hace ya algunos años que historiadores como F.C. Lane ponían de manifiesto el carácter esencial de las relaciones entre las autoridades y las empresas de un determinado estado para entender su mayor o menor desarrollo económico; este autor considera que la intervención estatal era fundamental para entender la evolución de la economía, en cuanto que puede aplicar políticas que favorezcan o no el crecimiento económico²⁰⁶. En el anteriormente citado artículo de Sabel y Zeitlin, también se pone de manifiesto la decisiva importancia de la intervención de las autoridades políticas a la hora de analizar las causas del desarrollo y coexistencia de

205 A.G.G.-G.A.O., R.31; JD IM, 2/22/39. / OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 313-314.

206 LANE, F.C.: "The role of governments...", op. cit.

distintos “sistemas de manufacturación” que ellos analizan, en cuanto que el estado puede fomentar o no las inversiones, privilegiando o penalizando a distintos grupos y actividades, aunque reconocen, al mismo tiempo, el capital papel de todos los demás factores de tipo social²⁰⁷. Efectivamente, la responsabilidad del fracaso del proyecto de compañía de 1667 corresponde, tanto a la oposición de la Corona en acceder a permitir el tráfico directo con Indias a los comerciantes guipuzcoanos, que integrasen la compañía, como a los propios comerciantes y autoridades de la Provincia que rechazaban el proyecto siempre que la Corona no satisficiera sus intereses económicos, por otra parte, bien protegidos merced al tantas veces citado sistema de organización que amparaba y posibilitaba el desarrollo de sus actividades marítimas, incluido el comercio fraudulento con Indias.

En suma, no bastaba el favor gubernamental para que el sistema de organización de la economía marítima experimentara cambios tan trascendentales como la aparición de una gran compañía privilegiada. Los distintos intereses económicos, sociales, políticos, etc., en juego, de los principales agentes de las actividades marítimas ejercían una influencia directa y esencial en su evolución. Prueba de ello es el acuerdo alcanzado en 1685 entre la Corona y varios armadores de Hondarribia y San Sebastián para la creación de una escuadra de fragatas para que corseara en las Indias, aceptando a cambio las demandas de los armadores, consistentes en la autorización de la exportación directamente desde Gipuzkoa de productos férricos y de efectos navales, libres de impuestos, y, en contrapartida, de la libre venta en España de los coloniales apresados a los contrabandistas extranjeros. De esta manera, se compuso en 1686 una escuadra de tres grandes fragatas, un patache y una galera, que permaneció en acción hasta su disolución en 1692. La experiencia constituyó un fracaso, que, en opinión del duque de Canzano, se debió, en primer lugar, a que el principal propósito de estos armadores no fue combatir el corso sino dedicarse al contrabando y, en segundo lugar, a que carecían de la suficiente capacidad financiera para afrontar los continuos y elevados gastos de mantenimiento de una escuadra permanente²⁰⁸. En anteriores capítulos se ha podido comprobar que esta escuadra de corso fue instrumentalizada por sus inversores, mayoritariamente comerciantes de San Sebastián, para potenciar sus intereses frente a los principales interesados en la actividad ballenera²⁰⁹.

El caso de esta fracasada escuadra de corso y comercio es realmente ilustrativo para el conocimiento de la evolución de los modelos de organización empresarial dentro de la economía marítima guipuzcoana. Por primera vez, la Corona, había accedido a los deseos de los comerciantes guipuzcoanos autorizándoles el envío directo de manufacturas férricas y de efectos navales a Indias a cambio de la creación de una institución, la “escuadra”, que se dedicara a la persecución del contrabando extranjero en Indias. Sin embargo, al poco de la puesta en práctica del proyecto se evidenció la inviabilidad del modelo de organización aplicado por los armadores en esta empresa. Llama poderosamente la atención que en vez de

207 SABEL, C. - ZEITLIN, J.: “Históricas alternativas...”, op. cit.

208 GARMENDIA ARRUBARRENA, J.: “Armadores y armadas de Guipúzcoa...”, op. cit., pp. 259-276.

209 A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13. Véase el documento nº19 del Apéndice Documental.

erigir una compañía fija por acciones, similar a la que en 1667 propuso la Corona, que hubiera permitido subsanar sin problemas las carencias financieras del proyecto, los armadores se decidieran por el modelo de organización de empresa temporal, compuesta de capital circulante. Tras desechar la hipótesis absurda del desconocimiento por estos armadores de las amplias posibilidades que el modelo de compañía por acciones ofrecía, se deben plantear otras más plausibles a partir de los datos de que se dispone.

Efectivamente, las acusaciones vertidas por el duque de Canzano de que los armadores de esta escuadra pretendían obtener una puerta abierta al comercio ilegal, revelan el hecho de que fueron estos mismos armadores quienes se opusieron, o, cuando menos, no desearon optar a la creación de una compañía por acciones. Siendo su principal objetivo el hacer más sencillos sus encubiertos procedimientos de comercio fraudulento con Indias -desarrollado merced a las ventajas y amplias posibilidades que les reportaba el Sistema de Organización de la economía marítima- y a la vez más efectivos frente a las eventuales intervenciones de las autoridades encargadas de perseguir el contrabando, no deseaban de ninguna manera la participación en una privilegiada compañía estable. Estas compañías, aunque estaban dotadas de privilegios económicos en exclusiva que aseguraban importantes beneficios a sus accionistas, suponían el establecimiento de un aparato de control y de fiscalización de su actividad comercial, que de ninguna manera satisfacía a los comerciantes interesados en los enormes beneficios del contrabando. Además de una permanente estructura administrativa y contable, en las grandes compañías por acciones, la función empresarial propiamente dicha, es decir, la toma de decisiones, pasaba a manos de la junta del conjunto de accionistas. Ello implicaba la pérdida del control directo sobre las actividades de la compañía por parte de los interesados en su dedicación al comercio fraudulento, en beneficio de todo el accionariado, integrado por miembros de intereses muy diversos, incluidos por supuesto la Corona y otras instituciones de gobierno. Efectivamente, la participación de las instituciones de gobierno, especialmente de la Corona, en la propiedad de las acciones de este tipo de compañías, no constituía un mero acto de subvención por medio de la inyección de dinero público, suponía, al mismo tiempo, un evidente acto de control y de fiscalización de las actividades de las compañías por parte de las autoridades de gobierno, por medio del elevado número de acciones -y consecuentemente de votos- que adquirirían.

Estas debieron ser las razones que impulsaron a los armadores corsarios a rechazar la creación de una compañía y erigir en cambio una “escuadra”. El uso de esta denominación de cuño militar induce a pensar que sus promotores, a fin de encubrir sus verdaderos y fraudulentos propósitos, en vez de una compañía mercantil, ofrecieron a la Corona la creación de una escuadra corsaria, es decir, de una flotilla de guerra destinada a perseguir el contrabando. En suma, mediante este procedimiento conferían a su proyecto una apariencia de servicio ofrecido a la Corona, más que de una empresa creada con ánimo de lucro. Con todo, los gastos derivados del mantenimiento de una escuadra en permanente estado de operatividad eran demasiado elevados para ser afrontados mediante los mismos procedimientos empresariales aplicados en el armamento de expediciones comerciales o corsarias, de corta duración y de limitadas necesidades financieras, administrativas, de mano de obra, de infraestructuras, etc. Ello motivó su fracaso y evidenció que un proyecto de semejante envergadura era posible únicamente mediante la aplicación de un modelo de organización empresarial permanente y de capital estable. Con todo, como se acaba de

comprobar, los principales interesados en el comercio marítimo mostraban poco empeño en ello. Incluso en la difícil coyuntura económica de fines del siglo XVII y principios del XVIII en que las principales actividades de los sectores secundario y terciario de Gipuzkoa se veían gravemente afectados por la competencia extranjera, los grandes comerciantes prefirieron apostar por mantener invariable el sistema de organización de la economía, que tantos beneficios les reportaba principalmente mediante el comercio fraudulento, confiados en la cobertura legal e institucional que les confería, sin que se decidieran a introducir novedades con la creación de compañías fijas por acciones.

A lo largo de todo el siglo XVII, la competencia extranjera que afectaba a las dos principales ramas de la industria del hierro, la siderúrgica y la de transformación del hierro, se trató de combatirla recurriendo a la obtención de medidas legislativas proteccionistas. Es decir, una y otra vez se recurrió al apoyo y protección de las instituciones de gobierno que constituían una de las partes constitutivas del citado sistema de organización económica, tal como se ha puesto de manifiesto en el capítulo correspondiente al comercio marítimo. Durante la segunda mitad del siglo XVII, los tratados internacionales, a cuya firma se vio forzada la Corona española, imposibilitaron la continuidad de las prohibiciones para la introducción de productos férricos extranjeros en la Península. A ello se sumaba la realidad de los fuertes intereses creados en Sevilla y Cádiz en torno a los envíos fraudulentos a Indias de productos férricos extranjeros, en contra de las prohibiciones que en este caso sí existían. En el congreso celebrado en 1699 en Durango, a donde asistieron los representantes de Bizkaia y Gipuzkoa, se acordó la promoción de diversas medidas proteccionistas en la Corte, pero, además, se planteó el proyecto de creación de compañías comerciales que se dedicasen al almacenaje y extracción de la producción de hierro en los puertos de ambos territorios. Con todo, se decidió esperar a la obtención de las medidas proteccionistas propuestas al rey antes de comenzar con las gestiones para la erección de las compañías. Al año siguiente, en 1700, la comisión encargada de estas gestiones exponía a las Juntas Generales reunidas en Elgoibar que sería conveniente iniciar el proceso de elaboración de los proyectos de compañía para la comercialización de hierro. Conscientes de los diferentes problemas que afectaban a las exportaciones que se efectuaban por los puertos marítimos y a las que se realizaban hacia el interior peninsular, estimaban oportuno, por una parte, encargar al Consulado de San Sebastián la redacción del proyecto de compañía que centralizaría las exportaciones de hierro por vía marítima y, por otra, la designación de una comisión, integrada por dos representantes de los valles altos del Oria y del Urola y otros dos del alto valle del Deba. La misión de esta comisión consistiría en reunirse en un nuevo congreso a celebrar en Oñati con los representantes del señorío de Bizkaia y de la villa anfitriona para tratar acerca de la creación de otras compañías que se dedicasen a la comercialización del hierro en el interior peninsular²¹⁰.

La enfermedad y posterior fallecimiento del rey y el consiguiente cambio político acontecido con el advenimiento al trono de Felipe V de Borbón, no sólo supuso el atraso de su celebración hasta 1701, sino que abrió nuevas expectativas en la cuestión de las importaciones del hierro extranjero lo que indujo a que se cambiaran, incluso, las cuestiones a

210 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,1.

tratar en el congreso. El cambio dinástico supuso la interrupción de los tratados internacionales que imposibilitaban la aplicación de medidas proteccionistas en contra de la introducción de hierro del extranjero. Consecuentemente, los acuerdos adoptados en el congreso incidían principalmente en la conveniencia de la iniciación de gestiones en la Corte, a fin de que el nuevo monarca confirmara las medidas proteccionistas que proponían. El proyecto de creación de compañías de comercialización del hierro en el interior peninsular pasó a un lugar muy secundario, ocupando el octavo lugar en el conjunto de nueve propuestas elaboradas en la reunión²¹¹. En cuanto vislumbraron las posibilidades de éxito de las gestiones en la Corte, ni los comerciantes agrupados en el Consulado de San Sebastián, ni los propietarios de las ferrerías, ni tampoco las autoridades de la Provincia, mostraron ningún interés por elaborar los proyectos de compañías para la comercialización del hierro. La competencia extranjera no afectaba por igual a la industria siderúrgica y a la de transformación del hierro. Los productos siderúrgicos, hierro en bruto y semielaborado, fabricados en las ferrerías, en cuya comercialización estaban interesados principalmente los grandes comerciantes del litoral guipuzcoano, nunca perdieron sus mercados europeos e indios. Fue la industria de transformación del hierro la que experimentó las más graves consecuencias de la masiva llegada desde el extranjero de todo tipo de productos férricos, baratos y más estandarizados²¹².

Los intereses de los comerciantes del litoral, mayoritariamente centrados en San Sebastián y los propietarios de las ferrerías o industria siderúrgica, coincidían en que para su salvaguarda bastaban las medidas legislativas de índole proteccionista. La competencia extranjera había provocado una disminución del precio del hierro en bruto y semielaborado, lo que repercutió en la disminución de sus ingresos. En consecuencia, trataban de revalorizar sus ingresos mediante la obtención de una legislación proteccionista²¹³. En suma, la industria siderúrgica continuaba siendo rentable de manera que los interesados no se veían precisados a introducir cambios en el modelo de organización empresarial que había predominado hasta entonces en aquella industria²¹⁴. La inmensa mayoría de las ferrerías pertenecían a grandes propietarios rurales, miembros de la élite social guipuzcoana. La política matrimonial aplicada durante toda la Edad Moderna y el establecimiento de vínculos y mayorazgos provocaron una progresiva concentración de la propiedad de las ferrerías en manos de, cada vez, un menor número de propietarios. Paralelamente, los propietarios se fueron desvinculando del proceso productivo de sus propiedades industriales, limitándose en lo sucesivo a su arrendamiento para plazos de determinada duración a cambio de una renta en especie o, cada vez más, en

211 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/24.

212 ALBERDI LONBIDE, X. "Proyecto de compañía...", op. cit.

213 GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los Vascos y América...*, op. cit., pp. 18-48.

214 De hecho, los interesados en la industria siderúrgica, valiéndose de su posición de preeminencia en las instituciones de gobierno local y provincial, consiguieron que el precio de la madera, indispensable para la elaboración del carbón vegetal, principal combustible usado en las ferrerías, se mantuviera prácticamente invariable a lo largo de gran parte de la Edad Moderna hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A.: "La conflictividad en torno al bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: Recorte y apropiación de los usos y bienes concejiles", en: ARANDA PÉREZ, F.J. (Coord.) *El mundo rural en la España Moderna*. Cuenca: Editorial de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.

dinero. En suma, las ferrerías se convirtieron para sus propietarios en una fuente más de obtención de rentas. Los arrendatarios o ferrones eran verdaderos empresarios industriales que se encargaban de la contratación de todas las materias primas -carbón, mineral de hierro, alimentos para los trabajadores, etc.-, de la mano de obra y de todo tipo de servicios necesarios -carboneros, transportistas fluviales, arrieros, etc.-. Eran en general miembros de grupos sociales acomodados -comerciantes, escribanos, etc.-, pues para la puesta en funcionamiento de las ferrerías se precisaban fuertes desembolsos de capital de explotación. Con todo, habitualmente recurrían a la contratación de capitales, prestados en general por los grandes comerciantes exportadores de hierro que, de esta forma, accedían a la comercialización de parte de la producción férrea²¹⁵. Los grandes comerciantes se encargaban también de la comercialización en el exterior de la mayor parte de la producción que era conducida por los ferrones a las renterías y puertos del litoral. De manera que tampoco participaban directamente en el proceso productivo del hierro, constituyendo para ellos un expediente comercial más de cuya negociación se encargaban.

No es de extrañar que ni los grandes comerciantes, ni los propietarios de las ferrerías se decidieran a introducir cambios en el modelo de organización de las empresas siderúrgicas guipuzcoanas. Sus acciones se limitaron únicamente a conseguir medidas legislativas que asegurasen sus niveles de ingresos provenientes, según los casos, de los arrendamientos de las ferrerías, de los réditos de los préstamos concedidos a los ferrones y de la comercialización de su producción. Por supuesto, en el congreso de Oñati fueron truncadas las expectativas de los interesados en la materialización de los proyectos de compañías. Además de algunos ferrones de los tramos altos de las cuencas del Oria, Urola y el Deba, que encaminaban su producción hacia los mercados del interior peninsular, eran los interesados en la industria de transformación del hierro los más favorables a la creación de las citadas compañías. Esta era la rama industrial más afectada por la masiva llegada de los baratos productos manufacturados de hierro desde el extranjero. Esta industria estaba integrada por un amplio conjunto de herreros que elaboraban en sus fraguas, en general modestas instalaciones industriales, todo tipo de manufacturas férricas. La feroz competencia extranjera provocó la crisis y la concentración de esta industria en el sur de la provincia, en los territorios más alejados de la costa, y en el resto sobrevivieron únicamente las fraguas que emprendieron la especialización de su producción para satisfacer demandas muy concretas y especializadas, como las procedentes de la industria armamentística o la de construcción naval. Los asentados en el sur, en las cuencas altas de los principales ríos guipuzcoanos, sobrevivieron sin emprender ninguna especialización productiva, encaminando su producción, merced a su cercanía, a los mercados del interior peninsular²¹⁶.

La viabilidad de los envíos de manufacturas férricas guipuzcoanas al interior dependía del encarecimiento que el hierro extranjero experimentaba a raíz de su transporte desde la costa. Pero el futuro de esta actividad se hallaba siempre mediatizado por la evolución de los

215 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit.; BILBAO, L.M. y FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: "Auge y crisis de la siderometalurgia...", op. cit., pp. 167-174; URIARTE AYO, R.: *Estructura, desarrollo y crisis...*, op. cit., pp. 131-181.

216 ALBERDI LONBIDE, X. "Proyecto de compañía...", op. cit.

precios del hierro extranjero, por los altibajos de la demanda del interior y, sobre todo, por el propio sistema de comercialización de sus productos. Efectivamente, antes de llegar a sus destinos y consumidores definitivos, sus producciones experimentaban sucesivas compraventas y cambios de mano que ocasionaban un notable encarecimiento y pérdida de competitividad. Este era el problema que los interesados en la industria de transformación del hierro pretendían solucionar mediante la creación de compañías para la comercialización del hierro. Ya antes de la celebración del congreso de Oñati, el cariz que iban tomando los acontecimientos políticos a partir del fallecimiento de Carlos II, impulsó a los ferrones y fabricantes de productos férricos de la cuenca alta del Oria -los asentados en los valles de Idiazabal, Segura y Zegama- a ensayar por su cuenta la puesta en marcha de una de las citadas compañías. Este hecho constituye un claro síntoma de desconfianza en los verdaderos propósitos de las autoridades de la Provincia, de los grandes comerciantes y de los propietarios de las ferrerías. Sus temores no resultaron falsos, pues, como antes se indicaba, en el congreso por fin celebrado en Oñati, el proyecto de compañía presentado por los representantes de Gipuzkoa fue relegado a un segundo plano y se decidió la potenciación de las gestiones en la Corte que darían como resultado la confirmación en 1702 de la prohibición de la introducción de hierro extranjero en Indias²¹⁷. Con ello quedaron satisfechos los intereses de los comerciantes y de los propietarios de las ferrerías, y, en consecuencia, también, los de las autoridades provinciales, lo que desencadenó la interrupción de todo empeño para poner en práctica las proyectadas compañías de comercialización del hierro.

La compañía creada por los ferrones y fabricantes de productos férricos de la cuenca alta del Oria consistió en el establecimiento, en la villa alavesa de Zalduendo, de un almacén donde centralizaban y detenían toda su producción en espera de que los arrieros castellanos, que venían con sus carretas cargadas de granos, en vez de detenerse en Vitoria continuasen hasta Zalduendo. Por tanto, el propósito de la compañía era eliminar el encarecimiento que suponía la intermediación de los comerciantes vitorianos, que hasta el momento habían controlado la introducción en Castilla de los productos férricos guipuzcoanos²¹⁸. Esta experiencia animó a los comerciantes de hierro de Oñati a la elaboración de otro proyecto de compañía de comercialización del hierro, alternativo al elaborado por los representantes de la Provincia que acudieron al congreso. Entre ambos proyectos, el elaborado por los representantes de Gipuzkoa en el congreso y el propuesto por los comerciantes de Oñati, existían importantes diferencias, en gran parte derivadas precisamente de su origen diverso; el primero, obra de los representantes de la Provincia, era de carácter más institucional y estaba estrechamente vinculado a los intereses de las autoridades provinciales; el segundo, atendía específicamente a los intereses de los comerciantes exportadores de hierro a Castilla²¹⁹.

Por una parte, las características organizativas de ambos proyectos de compañía eran bastante distintas. El proyecto de los representantes de la Provincia contemplaba la creación de dos compañías con sus respectivos almacenes; uno centralizaría la producción férrica de la

217 B.K.M., J.U. 2580.

218 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/26.

219 ALBERDI LONBIDE, X. "Proyecto de compañía...", op. cit.

cuenca alta del Oria y el otro la de las cuencas altas del Urola y del Deba. Al frente de cada compañía habría un administrador con varios subordinados que se encargasen de la gestión de las actividades a desarrollar en los almacenes. Su base financiera estaría integrada por los fondos aportados por los comerciantes, ferrones y “hombres de caudal”, con total libertad para su retirada en los casos en que desearan abandonar su participación. De ninguna manera contemplaba la intervención de estas compañías en los procesos productivos del hierro. Únicamente, se limitarían a adquirir toda la producción de manufacturas férricas para comercializarlas en exclusiva en Castilla. Este proyecto ambicionaba la monopolización de todo el tráfico comercial que se desarrollaba entre Castilla y Gipuzkoa en que se intercambiaban los productos férricos por cereales, aceite y productos textiles procedentes de la primera. Incluso contemplaba la monopolización de la distribución, tanto de los productos castellanos en Gipuzkoa, como del hierro en bruto que la industria de transformación del hierro precisaba. Es decir, pretendía ejercer en exclusiva la función que hasta el momento había desempeñado el mercado de Bergara, principal centro articulador en Gipuzkoa del tráfico comercial establecido con Castilla²²⁰. El proyecto de los comerciantes de Oñati, más modesto, proponía la creación de una compañía, con su respectivo almacén, que centralizase la producción férrica de las cuencas altas del Urola y del Deba. Estaría dirigida por una estructura administrativa mucho más sencilla, compuesta por tres administradores que asistirían en el almacén. El capital necesario sería aportado, también con posibilidad de retirada, por los comerciantes de Oñati y por los propios ferrones y fabricantes de manufacturas de hierro, en parte importante constituido por hierro en bruto. La compañía se dedicaría a adelantar el capital de explotación necesario, mediante préstamos en dinero o en hierro en bruto, a los ferrones y, sobre todo, a los fabricantes, recibiendo en contrapartida sus producciones, que se encargaría de comercializar. Por tanto, la compañía se dedicaría únicamente a la comercialización en exclusiva de la producción férrica destinada a Castilla, de manera idéntica a lo que ensayaron en la cuenca alta del Oria.

Por otra, eran también distintos los mecanismos de fijación de los precios del hierro establecidos por ambos proyectos. Téngase en cuenta que uno de los principales objetivos de ambos era crear mecanismos que sirvieran para revalorizar las manufacturas de hierro guipuzcoanas que se vendían en Castilla a fin de lograr un incremento de los beneficios. Por tanto, la regulación de los precios del hierro era una cuestión vital en ambos proyectos. El proyecto de los comisionados de la Provincia contemplaba que anualmente se reuniesen los representantes de las compañías y de los ferrones para fijar los precios del hierro, todo ello bajo la supervisión y el beneplácito de la Diputación. Con ello, la comercialización del hierro en Castilla quedaba bajo el control de la Diputación, pues mediante el control sobre los precios podía intervenir directamente, tanto en los márgenes de beneficio correspondientes a las compañías y a los ferrones y fabricantes como en el propio grado de competitividad del hierro en Castilla²²¹.

220 Se trata, en suma, de un proyecto que buscaba la sustitución de un mercado por una empresa. Proceso que algunos historiadores como Chandler consideran constituye una especie de fenómeno progresivo o tendencia histórica (COLL MARTIN, S.: “Empresas versus Mercados...”, op. cit.).

221 AGG-GAO, JD IM, 2/21/38; JD IM, 2/23/24; JD IM, 2/23/26.

De todas maneras, ninguno de los dos proyectos suponía la introducción de un modelo de organización empresarial realmente renovador. La actividad productiva continuaría organizándose del mismo modo que se había venido haciendo hasta entonces. Los ferrones y fabricantes de manufacturas férricas continuarían recurriendo a los servicios de los comerciantes, tanto para la obtención de los préstamos de capital de explotación necesario, como para la comercialización de sus productos. Lo único que variaría, en caso de ponerse en marcha alguno de los proyectos de compañía, era que, en lo sucesivo, sería la compañía la que ocuparía el lugar que hasta entonces habían ocupado los comerciantes particulares. Es más, de haber tenido éxito alguna de estas iniciativas se hubiese incrementado mucho la sumisión, especialmente, de los fabricantes de manufacturas de hierro a las exigencias e intereses de los comerciantes-capitalistas. La pervivencia de las anteriores estructuras productivas de fabricación del hierro y la adecuación a las mismas de las proyectadas compañías, de manera que para su materialización no precisaban de fuertes inversiones en infraestructuras, ni la disposición de un entramado administrativo de gran envergadura, salvo unos cuantos almacenes atendidos por unas cuantas personas, hicieron innecesario que los comerciantes se plantearan la creación de una compañía de capital estable o sociedad de accionistas. En ambos proyectos se contemplaba la creación de una mera asociación o agregación de capitales que en cualquier momento se podían retirar, sin que se realizara una emisión y venta de acciones de la compañía. Ésta gozaría de cierta estabilidad merced a la agregación de un importante número de socios, de manera que la retirada de algunos no pusiera en entredicho la continuidad de la compañía. Constituía, en suma, un modelo empresarial de características muy similares a algunas factorías existentes en Gipuzkoa desde el siglo XVI, como eran las reales fábricas de armas de Placencia de las Armas y Tolosa, basadas también en almacenes que centralizaban y comercializaban las armas fabricadas por armeros particulares²²².

Lo realmente novedoso de estos proyectos era su objetivo de establecimiento de exclusivas comerciales, pero ello mismo supuso un inconveniente para que llegaran a ponerse en práctica. Entre las razones que motivaron el fracaso, además de la ya citada oposición de los comerciantes vitorianos y el desinterés mostrado por las autoridades provinciales, por los grandes comerciantes y por los propietarios de las ferrerías, hay que hacer mención de la oposición ejercida por el Corregidor. Argumentaba que el establecimiento de semejantes compañías provocaría el encarecimiento del hierro en perjuicio precisamente de las fábricas de armas de Placencia de las Armas y Tolosa. Añadía que supondría la introducción de estancos o exclusivas sobre la comercialización del hierro, en perjuicio de la libertad de comercio que por Fuero gozaban todos los guipuzcoanos; además el establecimiento de semejantes exclusivas competía únicamente al rey y no a la Provincia. A pesar de que las autoridades de la Provincia se apresuraron a responderle que no era su ánimo perjudicar los intereses regios ni atribuirse ninguna regalía o competencia real²²³, la oposición del Corregidor en contra de estos proyectos de compañía evidenciaba que sin el beneplácito real no era posible emprender ninguna reforma realmente importante en el modelo de organización empresarial imperante en Gipuzkoa.

222 AZPIAZU ELORZA, J.A.: "Fabricación y comercialización de armas...", op. cit.; CARRIÓN ARREGUI, I.M.: "El trabajo en una manufatura real...", op. cit.

223 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, 8,1.

Se hizo patente que cualquier proyecto de reforma de la estructura empresarial imperante debía ser mucho más ambicioso y profundo que las proyectadas compañías de comercialización de hierro. De entrada debería ser lo suficientemente importante como para emprender en la Corte las gestiones oportunas para conseguir del rey la concesión de la exclusiva deseada. Además debería crear grandes expectativas de beneficios a fin, no sólo de conseguir el apoyo de los inversores, sino de salvar el desinterés e incluso la oposición de las autoridades de la Provincia y de los sectores sociales económicamente más poderosos al establecimiento en Gipuzkoa de semejantes exclusivas. En resumen, se hacía evidente que únicamente una gran compañía por acciones podía aglutinar todas las citadas condiciones. Se evidenciaba, también, a medida que a lo largo de las décadas iniciales del siglo XVIII se iba haciendo más difícil la coyuntura de la economía marítima guipuzcoana, que con el tiempo se debería proceder a la introducción de importantes cambios en su estructura empresarial y en su sistema de organización vigente.

Sin embargo, por el momento continuaron valiéndose del amparo que los recursos legales que el citado sistema ofertaban, tal como quedó de manifiesto en el hecho de la interrupción de las gestiones para la creación de las compañías de hierro a partir de la obtención en 1702 de la exclusiva de venta de hierro vasco en Indias. Con todo, pronto se truncaron las expectativas surgidas con la llegada al trono de Felipe V. En un contexto en que la Guerra de Sucesión contribuía a agravar las dificultades de algunas actividades marítimas legales como las pesquerías transoceánicas o el comercio marítimo y en que el comercio fraudulento, tanto con el norte de Europa como con Indias, prácticamente, se convertía en la principal de las actividades, la Corona inició una política reformista totalmente opuesta a la continuidad en estas condiciones de la economía marítima guipuzcoana. Las medidas económico-hacendísticas o de índole político-militar no sólo perjudicaban al desarrollo del cada vez más boyante contrabando, sino que resultaron letales para otras actividades marítimas lícitas, como a lo largo de esta investigación se ha tenido ocasión de comprobar en diversas ocasiones. En 1705 al tiempo que, de hecho, se sellaba el alejamiento de Gipuzkoa del gran tráfico de exportación de lanas, tanto castellanas como navarro-aragonesas, fueron desestimados los propósitos de los comerciantes y de las autoridades de la Provincia de obtención de la habilitación para el comercio directo con Indias, que suponría un buen sustitutivo del activo tráfico que se mantenía de forma ilegal²²⁴. La Corona, de momento, prefirió no introducir reformas en el sistema monopolístico de la Carrera de Indias, lo que, de hecho, suponía una aceptación del estado de cosas existente, incluido el activo tráfico ilegal con Indias a través de Gipuzkoa. Además, la guerra en curso beneficiaba sobremanera al impune desarrollo del contrabando, a medida que la anterior organización de la Carrera de Indias se veía afectada por una grave crisis con la subsiguiente pérdida de control gubernamental sobre el comercio americano.

En este contexto, no es de extrañar que en 1711, es decir, tan sólo 17 años antes de la fundación de la Compañía de Caracas, los comerciantes agrupados en torno a los consulados de Bilbao y de San Sebastián no se mostraran interesados en modo alguno ante la propuesta

224 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/58.

de creación de una compañía lanzada por la Corona. Este nuevo proyecto se basaba en el ya añejo ofrecimiento de la autorización del comercio directo con Indias a los barcos de una compañía a cambio de que se dedicaran a la persecución del contrabando extranjero, tanto en América como en el Océano Pacífico; ofrecimiento que constituiría la base sobre la que se fundaría pocos años después la Compañía de Caracas. La Corona proponía que la nueva “compañía de corso” fuese integrada por una flota de seis grandes fragatas de 50 cañones aptas para ambos cometidos, pero ningún comerciante ni armador mostró interés alguno²²⁵. Puede que permaneciera aún cercana en la memoria el fracaso de la escuadra de corso creada en 1685, aunque la principal causa del desinterés en el fomento de este proyecto de compañía hay que situarla en que, a pesar de las crecientes dificultades, continuaba aún perviviendo el sistema de organización de la economía marítima, principal sostén del cada vez más boyante contrabando, así como de las restantes actividades marítimas.

Es más, por estas fechas se consumaba el paralelo proceso de concentración de gran parte de la actividad comercial en San Sebastián y de sometimiento de todas las actividades marítimas de Gipuzkoa a los intereses de la élite de grandes comerciantes, mayoritariamente asentada en dicha ciudad. Este sometimiento, observado en todas las actividades que se han analizado a lo largo de este trabajo de investigación, se manifiesta de manera más contundente en el caso de las pesquerías transoceánicas. La otrora principal actividad marítima de Gipuzkoa continuaba siéndolo desde el punto de vista social, pues era la principal ocupación y fuente de ingresos económicos de la gran mayoría de la marinería guipuzcoana que se empleaba en las flotas pesqueras guipuzcoana y labortana. Entre 1703 y 1708 se suprimieron los beneficios fiscales y comerciales de que disfrutaban los productos pesqueros guipuzcoanos sobre los de procedencia extranjero²²⁶. Estas medidas que suponían un fuerte varapalo para las ya exiguas flotas ballenera y bacaladera guipuzcoanas, vinieron a satisfacer un viejo deseo de los comerciantes interesados en la comercialización de los productos pesqueros extranjeros.

La progresiva disminución de la presencia en los fondos notariales correspondientes al siglo XVII de los distintos tipos de contratos, descritos en el anterior apartado, y la desaparición de la mayoría de ellos en los fondos del siglo XVIII, puede que constituya un reflejo de estas transformaciones. No es admisible la superficial posibilidad de que esta evolución documental sea el exponente directo de las hondas transformaciones experimentadas por la estructura empresarial con la creación de la Compañía de Caracas. La creación de esta compañía, que inauguraba un novedoso -en el caso al menos de Gipuzkoa- modelo de organización empresarial, no supuso, ni mucho menos, la ruina y la extinción de los precedentes modelos de organización de las empresas marítimas. Los anteriores modelos de empresa, de carácter temporal e integrados por capital circulante, dedicadas a determinadas actividades marítimas continuaron en vigor a lo largo del siglo XVIII. No es adecuado ni real el concepto del establecimiento del modelo de empresas de capital estable a consecuencia del agotamiento del modelo precedente. Fueron las transformaciones experimentadas por el sistema de organización de la economía marítima, introducidas a raíz de la conjunción de los intereses de los grandes comerciantes de San Sebastián y de la política reformista de la

225 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/65.

226 A.M.F., E, 6, V, 1, 6. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 101. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/27.

Corona, las que hicieron inviable la pervivencia del precedente modelo empresarial en el caso de determinadas actividades -como el contrabando o las pesquerías-. Es más, como se irá viendo más adelante, la introducción del nuevo modelo, propugnado por la Compañía de Caracas, acarrió la crisis -en ocasiones conscientemente provocada- de los modelos empresariales que se venían aplicando en determinadas actividades -caso de la pesca del litoral o de las pesquerías transoceánicas-; pero, al mismo tiempo, apuntaló la pervivencia de los modelos precedentes en otras actividades -sobre todo, de las industriales, ligadas a la sidero-metalurgia y a la construcción naval-, generando, incluso, las condiciones de bonanza económica óptimas para el surgimiento de nuevas empresas mercantiles particulares, cuyas características organizativas continuaban los citados modelos precedentes²²⁷.

Por tanto, no se puede aceptar la hipótesis de que la citada interrupción contractual en los fondos notariales sea consecuencia de la crisis y agotamiento del modelo de organización empresarial en que se basaban estas compañías. Esta interrupción se puede achacar a varias causas. Por una parte, puede ser un reflejo de la concentración de la contratación de la mayoría de las actividades marítimas en San Sebastián, ya que los fondos notariales de esta ciudad se perdieron en el incendio de 1813. Por otra, cabe la posibilidad de que la mayoría de los registros de los distintos actos de contratación se formalizaran ante el Consulado de San Sebastián a partir de su creación en 1682, cuyos fondos documentales anteriores al siglo XIX se consumieron también en 1813. Sin embargo, más arriba, a la hora de estudiar las características y la evolución de los distintos tipos de contratos, se ha observado que la tendencia decreciente del número de escrituras suscritas ante notario se inició hacia finales del siglo XVI, es decir, mucho tiempo antes de la culminación del proceso de concentración de la contratación en San Sebastián y por supuesto de la fundación del Consulado. Ello induce a pensar que este proceso decreciente está ligado a las transformaciones experimentadas entre fines del siglo XVI y principios del siglo XVII por la estructura empresarial de las distintas actividades; transformaciones claramente observables en la evolución constatada en los contenidos de esas mismas escrituras contractuales.

227 Algo similar se produciría mucho más tarde con la creación en 1782 del Banco Nacional de San Carlos, tal como Alberto Angulo advierte, "...un elemento financiero tan distorsionador de las reglas de juego y equilibrios de influencia existentes en aquellos mercados tan primitivos, siempre desde un prisma organizativo y no en cuanto a los medios y conocimientos técnicos...". Es decir, el mencionado arcaísmo se producía desde el punto de vista de las características organizativas de las empresas en este caso financieras existentes, ya que desde el de los medios y de los conocimientos técnicos necesarios para funcionar con éxito permanecían a la altura de las circunstancias. El artífice del banco, Francisco de Cabarrús, arbitró un sistema de comisionados del Banco Nacional, situados en las principales plazas financieras y mercantiles peninsulares y europeas, quienes, valiéndose de las redes de relaciones que disponían, aseguraron el éxito de la nueva entidad financiera. A cambio obtenían importantes beneficios económicos, algunos directos, y otros derivados del incremento experimentado por su crédito personal, vital para la ampliación de sus negocios financieros y mercantiles y optar a otras pingües operaciones como los asientos con la Corona, etc. En palabras de Alberto Angulo: "...La inexistencia de un mercado de valores de cambio o de una bolsa en el ámbito peninsular provocaba enormes dificultades a cualquier proyecto financiero que pretendiese negociar en el mercado y plazas financieras europeas. La solución a este problema radicaba en la utilización de los agentes económicos que, en el fondo, marcaban en gran medida la evolución de los cambios en las diversas plazas mercantiles europeas y españolas de finales del siglo XVIII. La jugada de Cabarrús resulta más que exitosa ya que, a cambio de una comisión del 1 1/2% consiguió una fuente de información financiera perfectamente actualizada. Los propios comisionados del banco también esperarían, en el fondo, que la suma de informaciones sobre la situación de los cambios de monedas y de los instrumentos financieros de la época también resultase beneficiosa para ellos y sus negocios particulares..." (ANGULO MORALES, A.: "Los comisionados del Banco Nacional...", op. cit., pp. 306, 316).

A la hora de atender la evolución de los distintos tipos contractuales pertenecientes a las actividades marítimas de mayor peso económico, se ha observado que, a partir de finales del siglo XVI, se había producido la configuración de una serie de conjuntos o sociedades, integrados por un número variable de miembros de gran capacidad económica y elevada posición social, y unidos por lazos más o menos estrechos de confianza, amistad o parentesco. Esta élite protagonizaría en lo sucesivo, tanto la propiedad y el armamento de los grandes pesqueros transoceánicos, de los mercantes, que de manera más o menos fraudulenta acudían a las Indias, o de los principales barcos corsarios como la construcción de grandes barcos necesarios en los citados menesteres o destinados a su venta en Sevilla para la Carrera de Indias, así como para la Armada. En suma, estos grupos o sociedades constituirían, en adelante, la base empresarial de las actividades marítimas. Muestra de ello es el predominio a partir de fines del siglo XVI de los préstamos a interés en sustitución de otras modalidades usadas antes. Modalidad de préstamo que implica la disociación absoluta del prestamista con respecto a las incertidumbres empresariales, que eran asumidas en su totalidad por las citadas sociedades. El afianzamiento de estos grupos empresariales y la progresiva concentración en sus manos de la parte más sustancial de la contratación de las distintas actividades marítimas ocasionó el estrechamiento de los citados lazos de confianza que hacían innecesario el recurso a los escribanos. Así, a lo largo del siglo XVII, se fue dejando de suscribir ante notario la mayoría de los tipos contractuales analizados. En lo restante del siglo XVII y durante el siglo XVIII, la gran mayoría de estos tipos contractuales característicos de los precedentes modelos de organización empresarial serían de carácter privado.

Las transformaciones experimentadas en los modelos de organización empresarial con la creación de la Compañía de Caracas no se produjeron, por tanto, a consecuencia del agotamiento de los existentes anteriormente. Al contrario, constituyeron la respuesta arbitrada por los principales interesados en actividades marítimas y por las autoridades de la Provincia para afrontar los cambios operados en las condiciones legislativas que modelaban el sistema de organización de la economía marítima. Fue un procedimiento para adecuar las nuevas condiciones legislativas provenientes de la Corte a sus intereses económicos, sociales y políticos. El resultado sería la reconversión del sistema de organización en la que la nueva Compañía de Caracas constituiría uno de sus principales pilares. Efectivamente, la política reformista y belicista, de cuño absolutista, emprendida por la Corona continuó después de la guerra con la liquidación de parte del anterior marco legislativo-aduanero que amparaba el desarrollo de las principales actividades marítimas legales o ilegales. Las primeras consecuencias sobre la economía marítima guipuzcoana derivaron de la aplicación de esta política en el nuevo marco de relaciones internacionales. La Corona, a fin de recuperar su pérdida hegemonía en Italia y de reintegrar a su dominio algunos territorios arrebatados por Inglaterra durante la guerra, procuró dejar sin satisfacción otras justas reclamaciones para que sirvieran de instrumento de presión en los sucesivos tratados internacionales que se iban firmando entre las potencias europeas. Una de estas reclamaciones era el reconocimiento a los guipuzcoanos del derecho a la libertad de pesca en Terranova, que desde la firma del Tratado de Utrecht se les denegó. Ello significó el fin de las pesquerías guipuzcoanas de bacalao.

En segundo lugar, la Corona trató de poner freno al activo contrabando que tenía lugar en los distintos territorios vascos. A tal fin, en 1717, se ordenó el traslado de las aduanas del

interior a la costa. Se coronaba de esta manera la política de uniformización política y fiscal de los últimos reinos y territorios forales mediante la aplicación de los famosos Decretos de Nueva Planta; política que entre 1707 y 1716 estuvo centrada en los territorios pertenecientes a la Corona de Aragón. Entre 1717 y 1718 tocó el turno a la Corona de Navarra y a los restantes territorios vascos. La lealtad y apoyo ofrecido por estos territorios a la dinastía de Borbón evitó que fueran desmanteladas sus instituciones de gobierno y los Decretos aplicados afectaron únicamente a su marco aduanero. Sin embargo, el gran descontento que estas medidas ocasionaron y la férrea oposición ejercida por las instituciones y los sectores económicamente más poderosos de estos territorios, indujo a la Corona a iniciar la marcha atrás, de manera que en 1722 ordenó el retorno al antiguo marco aduanero, materializado al inicio de 1723, con la condición de que se estableciera entre ambas partes una Capitulación acerca de las medidas efectivas a aplicar para disminuir el auge del contrabando. En suma, peligraba el desarrollo y la impunidad de esta actividad que en aquellos momentos había llegado a ser uno de los principales sostenes de la economía marítima guipuzcoana.

En tercer lugar, de forma paralela, a partir de 1717 la Corona eliminó los privilegios de exención para servir en la Armada de que disfrutaban, en principio tan sólo los grandes pesqueros transoceánicos y sus tripulaciones, aunque en la práctica su aplicación se extendía a la mayoría de las embarcaciones y tripulaciones dedicadas a otras actividades. Constituyó un duro golpe para la pervivencia de las pesquerías transoceánicas. Los terribles resultados, mencionados ya en diversas ocasiones, fueron inmediatos: el embargo y pérdida de la ya de por sí exigua flota ballenera durante la Guerra de la Cuádruple Alianza (1718-1719) y la aplicación de la nueva política de alistamiento de marineros que progresivamente mermaría su masivo empleo en los pesqueros labortanos, su principal fuente de ingresos en aquellas circunstancias. Las consecuencias de esta contienda, encendida por la actitud belicista de España, se extendieron también sobre otra importante actividad marítima, la construcción naval. La invasión de Gipuzkoa por el ejército francés, además de los serios daños sufridos por las fortificaciones de las principales plazas defensivas de la provincia (Hondarribia y San Sebastián tras un duro asedio se vieron obligadas a la rendición), ocasionó la destrucción de las instalaciones y de los buques de guerra en construcción de los astilleros del puerto de Pasaia. Esta actividad industrial, como se mencionaba en el capítulo correspondiente, se sumió en una de las fases más críticas de su historia hasta que comenzó su despeque merced sobre todo a la nueva demanda que supuso la creación de la Compañía de Caracas.

En resumen, el panorama de la economía marítima de Gipuzkoa de inicios de la década de los 20 del siglo XVIII era realmente desolador, con sus principales actividades legales interrumpidas y el contrabando afectado por serios y amenazadores problemas. Esta fase crítica, aunque parezca increíble, perduró casi una década sin que se atisbara signo destacado alguno de reactivación. Lo que a primera vista puede parecer aún más sorprendente es que el parón económico no constituía un fenómeno inexorable, consecuencia de la ruina sufrida por los participantes e interesados en las principales actividades económicas lesionadas por la ambiciosa política absolutista e imperialista de la Corona, ni mucho menos. Paradójicamente, la dilación de esta depresión económica es la mayor muestra de la enorme potencia y de la amplia capacidad de maniobra de la antes citada élite empresarial, principal motor de la economía marítima. Esta crítica coyuntura de las principales actividades marítimas no afectaba en demasía ni a la amplia base social de la sociedad del litoral guipuzcoano,

constituida por una gran mayoría de marineros, que continuaba con su alternativa ocupación en la pesca del litoral y en la gran flota pesquera labortana, ni a la principal industria de la provincia, la siderometalúrgica. Efectivamente, el hierro guipuzcoano mantenía sus mercados indianos y el traslado aduanero tampoco supuso impedimento alguno a las exportaciones de hierro hacia Europa, merced al decreto de 1718 que regulaba la coexistencia de las aduanas en el litoral y de la libertad de importación de víveres desde el extranjero, que, como se ha tenido ocasión de comprobar, en parte importante se adquirirían a cambio de hierro. Es más, el retorno en 1723 de las aduanas a sus puestos originarios del interior, que, mientras se negociaban los términos de la Capitulación, suponía la vuelta a la anterior situación económico-legislativa, no incentivó en absoluto la reactivación de las principales actividades. La actitud absentista de la élite empresarial del litoral permaneció invariable hasta obtener la aceptación por la Corona del establecimiento de unas condiciones legislativas realmente favorables a sus intereses. Hasta la firma de la Capitulación de 1727 entre la Provincia y la Corona no se produjo ninguna inversión de entidad que hubiese supuesto la reactivación de alguna de las actividades marítimas. La flota guipuzcoana se reducía a unas cuantas pequeñas embarcaciones dedicadas al cabotaje y los grandes comerciantes e inversores navales mostraron poco empeño en fomentarla tal como quedó de manifiesto en el desinterés mostrado ante la instancia lanzada desde la Corte en 1726 para que se animaran al restablecimiento de la flota ballenera²²⁸.

La Capitulación de 1727, tan favorable al comercio legal o ilegal de coloniales en Gipuzkoa y, por tanto, a los intereses de su élite empresarial-mercantil, constituyó la nueva base legislativa del reconvertido sistema de organización de la economía marítima. Fue a partir de entonces cuando se reiniciaron las inversiones en distintas actividades marítimas, cuyo máximo exponente fue la creación de la Compañía de Caracas en 1728. La novedosa organización empresarial de la Compañía era la única vía posible para hacer realidad el viejo proyecto que aglutinaba los deseos, tanto de la Corona de fomentar en América el curso contra el contrabando extranjero como de los comerciantes guipuzcoanos interesados en legalizar, de alguna manera, sus intercambios directos con Indias. Los intereses de las autoridades de la Provincia y los de los grandes comerciantes e inversores se aunaron para conferir a la Compañía una serie de funciones que superaban con creces las habitualmente correspondientes a este tipo de empresas mercantiles. En lo sucesivo, debía ser una institución que sirviese para reactivar, articular, impulsar y potenciar, además de las actividades marítimas, todo el conjunto de la economía provincial, de manera que sirviese de eficaz instrumento, tanto para atajar sus problemas como para someterla aún más a los intereses de la oligarquía económico-gubernamental guipuzcoana.

Con todo, como antes se aludía, esta evolución no supuso la sustitución del anterior modelo de organización empresarial por el propugnado por la Compañía de Caracas. Paralelamente a la creación de la Compañía se produjo la reactivación de otras empresas cuyas características organizativas eran las que hasta entonces habían predominado. Tanto es así que, en vísperas de la fundación de la Compañía de Caracas, en el entorno de la Corte se formuló otro proyecto de compañía, que monopolizase los intercambios comerciales con Rusia y que al

228 A.G.G.-G.A.O., R.43.

mismo tiempo se dedicase a la caza de ballenas en aguas del mar Blanco. El duque de Liria, embajador español en Rusia, promotor del proyecto, proponía la creación de una nueva compañía que se dedicase a las citadas actividades o, en su defecto, consideraba que se podía encargar de ello la Compañía de Caracas²²⁹. Pero ni la Compañía de Caracas, ni los propietarios de la flota ballenera perdida a consecuencia del desastre de la batalla de Cabo Passaro mostraron interés alguno por el proyecto. Es más, a partir de 1729 consta la existencia de dos balleneros guipuzcoanos, pertenecientes y armados por dos conjuntos de empresarios particulares, muestra evidente de la viabilidad de anteriores modelos de organización de las empresas marítimas. Este caso evidencia que es preciso insistir, una vez más, en la inexistencia de una única línea evolutiva de las características organizativas de las empresas²³⁰.

8.1.2.2. Generalización de las compañías privilegiadas en el siglo XVIII

A la hora de analizar la diversidad de intereses que se conjugaron para poner en funcionamiento la Compañía de Caracas se mencionaba que, además de los dos principales privilegios fundacionales concedidos por la Corona -participación directa en el comercio con Indias y potestad absoluta para reprimir el contrabando extranjero-, de hecho y como resultado de esa conjunción gozó de otra serie de privilegios. Los impulsores de la Compañía eran, por una parte, la Provincia, controlada por grandes propietarios de tierras y ferrerías, interesados, sobre todo, en buscar salidas al hierro y, por otra, los grandes comerciantes de San Sebastián, agrupados en el Consulado, interesados en ampliar su participación en el comercio colonial sin tener que someterse al monopolio gaditano o, a la contra, recurrir irremediabilmente al contrabando. Además, la presencia en Gipuzkoa de la Compañía servía de eficaz instrumento para encubrir el desarrollo del comercio fraudulento, tanto de introducción en Indias de manufacturas europeas como de coloniales extranjeros en Gipuzkoa²³¹. La Compañía se convirtió en la piedra angular de la economía marítima guipuzcoana, de manera que, en lo sucesivo, además de promover la adecuación a su conveniencia de los intereses ligados a las restantes actividades marítimas, fue sumando los privilegios que dichas actividades venían gozando. Constituye un ejemplo paradigmático el caso de los privilegios de exención de los servicios en la Armada. Este privilegio fue concedido en 1639 a los barcos y tripulaciones destinados a las pesquerías transoceánicas, constituyendo una de las claves del despegue iniciado por la actividad a partir de la década de los 40 del siglo XVII. Hacia 1717, la flota ballenera, fue desprovista de estas exenciones, abocándola hacia su destrucción; pero desde 1740 fue la Compañía de Caracas la que comenzó a gozar de las citadas exenciones²³².

229 ESPADAS BURGOS, M. (ed.): *Corpus diplomático hispano-ruso...*, op. cit., pp. 110-113.

230 SABEL, C. - ZEITLIN, J.: "Históricas alternativas...", op. cit.

231 Acerca de las condicionantes que impulsaron la creación de la Compañía de Caracas y de otras empresas privilegiadas, véanse entre otras: AMEZAGA ARESTI, V.: *Hombres de la Compañía...*, op. cit.; GÁRATE OJANGUREN, M.: "Financiación de las compañías privilegiadas...", op. cit.; Idem: *La Real Compañía Guipuzcoana...*, op. cit.; Idem: "Los asientos de tabaco caraqueño...", op. cit.; PIÑERO, E.: "The cacao economy of the eighteenth-century...", op. cit.

232 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2711/76

Quizás la principal novedad que supuso la Compañía de Caracas era el establecimiento de una empresa mercantil dotada de los mencionados privilegios en exclusiva y durante un plazo de tiempo indeterminado. Es cierto que durante los siglos XVI y XVII fue habitual la firma de asientos con la Corona que implicaban la concesión de privilegios. Efectivamente, los asentistas, ya sea para proveer a la Corona de determinadas mercancías, generalmente de procedencia extranjera como cobre, armas, etc., ya para la fabricación de determinados bienes como buques para la Armada o armamento, todos de alto valor estratégico, eran provistos por la Corona de determinados privilegios económicos, fiscales e incluso sociales²³³. Estos privilegios, concedidos para plazos limitados, circunscritos al período necesario para la ejecución del servicio a la Corona, eran, por tanto, de carácter circulante, igual que el capital de las empresas asentistas, y, de forma similar a éstas, de corta duración. Además, no implicaban el ejercicio en exclusiva de actividad productiva alguna por las empresas beneficiadas por los asientos. Es decir, con los asentistas convivían otros empresarios dedicados a la misma actividad productiva. La diferencia era que, mientras los primeros destinaban su producción a la satisfacción de una única demanda, la del rey, los segundos continuaban encaminando sus producciones a los particulares. Efectivamente, la firma de asientos con el rey por determinados constructores para fabricar buques para la Armada no implicaba que los asentistas gozasen de la exclusiva de construcción naval, otros continuaban con la actividad, dirigida a satisfacer la demanda de barcos particulares. Los privilegios de exclusiva no atañían a la función o actividad productiva ejercida por las empresas sino a la contratación de materias primas y de mano de obra, a los precios, a las exenciones fiscales, a la obtención de ventajas sociales, etc. Torres Sánchez advierte, refiriéndose únicamente al siglo XVIII, que mercado y privilegio convivían perfectamente y se apoyaban en su desarrollo, dependiendo esta relación de unas variables “reglas de juego” impuestas por la Corona²³⁴.

La gran diferencia entre la Compañía de Caracas y los mencionados asientos estribaba en que, además de ser la Compañía una entidad originaria y esencialmente privilegiada, el destinatario último de sus servicios no era la Corona o sus instituciones anexas, sino todo el conjunto de consumidores. Este hecho rozaba seriamente con los contenidos de los Fueros de Gipuzkoa que sin paliativos salvaguardaban la igualdad y la libertad de comercio de todos los guipuzcoanos. Es cierto que las exclusivas otorgadas a la Compañía afectaban tan sólo a una parte del tráfico comercial entre Gipuzkoa y las Indias; es decir, el monopolio afectaba únicamente al cacao procedente de Venezuela, de manera que continuó siendo libre, tanto la introducción en Gipuzkoa de otro tipo de coloniales o de distinta procedencia como la exportación a Indias de todo tipo de manufacturas férricas guipuzcoanas, al margen de los cauces de la Compañía. Es decir, realmente la Compañía no monopolizó en Gipuzkoa el

233 “...La corona debía ofrecerle en todo momento una protección genérica y unos beneficios añadidos, en definitiva, unas seguridades para animar al asentista a entrar en un negocio que tendría dimensiones extraordinarias y riesgos consiguientemente más elevados. El medio ofrecido fue la concesión de privilegios en régimen de monopolio a un único asentista” (TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las reglas de juego cambian...”, op. cit., p. 495).

234 TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las reglas de juego cambian...”, op. cit., op. cit., pp. 488-489. Véanse también al respecto: DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: “Lo legal y lo ilegal...”, op. cit.; SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit.

comercio, ni de extracción de hierro ni de importación de productos coloniales. Pero no es menos cierto que a lo largo de la Edad Moderna la Provincia había emprendido acciones en contra de determinadas prácticas empresariales que, sin introducir ningún monopolio, repercutían en cierto modo en la merma de la libre competencia. Son casos estudiados a lo largo de este trabajo como las acciones emprendidas en contra de la industria del escabeche de besugo bajo la acusación de que los escabecheros acaparaban toda la oferta de besugo fresco de los puertos, o la no aceptación de la preferencia de venta de grasa de ballena guipuzcoana sobre la de procedencia extranjera. En suma, una vez más se manifiesta que las “reglas de juego” o las condiciones de mayor o menor libertad de mercado dependían, tal como advierte Torres Sánchez, de la interacción del conjunto de intereses implicados.

Es más, como más adelante se analizará, una de las claves de las transformaciones introducidas a principios del siglo XVIII en el sistema de organización de la economía marítima es que hasta ese momento la Provincia se valía de los privilegios económico-sociales concedidos por la Corona en beneficio de todo el conjunto de empresas e interesados en las distintas actividades marítimas. Pero a partir de la fecha, la Compañía de Caracas se convertiría, tanto en el principal beneficiario de nuevos privilegios favorables a su funcionamiento como en el instrumento de transmisión o de eliminación, según los casos, de algunos de los citados privilegios a otras actividades marítimas. Efectivamente, es indispensable tener en cuenta la intervención de las autoridades de gobierno a la hora de estudiar las causas de la evolución económica de cualquier actividad o entidad económica, política o territorial²³⁵, en cuanto que promocionan determinados intereses, frente a otros, valiéndose de la concesión o de la retirada de los privilegios. En suma, durante la Edad Moderna, el privilegio constituía en Gipuzkoa, tal como expresa Torres Sánchez, un “auxilio imprescindible” para, en primer lugar, obtener mayor competitividad frente a la competencia extranjera mediante el abaratamiento de los costes (exenciones de impuestos y preferencias de venta de productos propios sobre los extranjeros), en segundo lugar, conseguir ciertas seguridades de éxito en el inseguro mundo de los negocios marítimos (frente a ataques del exterior o a las arbitrariedades de la Corona, etc.) , y, en tercer lugar, encubrir el fraude²³⁶.

Con todo, surge en este punto la cuestión del porqué del recurso al establecimiento de una Compañía privilegiada en un contexto económico y político privilegiado, como el guipuzcoano. Es decir, a lo largo de toda la Edad Moderna, incluido el siglo XVIII, las instituciones provinciales procuraron el marco privilegiado que las empresas marítimas necesitaban para su desarrollo, sin que los interesados en las distintas actividades marítimas sintieran la necesidad del establecimiento de compañía privilegiada alguna. Entonces, si continuaban gozando de esta cobertura privilegiada se hace necesario considerar otras

235 Véase al respecto la anteriormente citada obra: LANE, F.C.: “The role of governments...”, op. cit.

236 Este autor, únicamente, hace hincapié en el carácter indispensable de los privilegios para los asentistas que ofrecían sus servicios a la Corona, pero sus afirmaciones son aplicables para comprender el funcionamiento del sistema de organización de toda la economía: “...Para los asentistas estos privilegios se convertían en un auxilio imprescindible, porque reducían los costes del negocio, ofrecían unas seguridades en un mundo de inseguridad, y permitían ocultar y desarrollar otras actividades y negocios particulares. Los hombres de negocios que ofrecían sus servicios a la corona organizaban sus empresas teniendo en cuenta los beneficios y posibilidades de estos privilegios...” (TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las reglas de juego cambian...”, op. cit., p. 504).

razones, además de todas las expuestas hasta el momento, que impulsaron a los comerciantes e inversores navales guipuzcoanos a convencerse de la necesidad de la creación de la Compañía de Caracas. Es posible que, con el establecimiento de la Compañía de Caracas, los comerciantes e inversores navales procurasen el abaratamiento de los elevados costes del tráfico directo con Indias. Efectivamente, se ha podido comprobar que los intereses de los préstamos destinados a la financiación de las expediciones comerciales destinadas a Indias eran muy elevados, llegando, en ocasiones a intereses del 80%²³⁷ (véase el cuadro nº22 del Apéndice Estadístico).

Aparte de los peligros e incertidumbres a que se enfrentaban estas empresas y que motivaban este encarecimiento del valor de los préstamos, los interesados en esta actividad debían afrontar otros muchos gastos²³⁸: en caso de invertir en expediciones lícitas de navíos de registro debían afrontar los gastos de ida y estancia en Sevilla, en espera de la carga y de la habilitación o permiso pertinente, los producidos por las gestiones para la obtención del citado permiso, etc. Las expediciones ilícitas soslayaban en parte estos gastos, al menos los correspondientes a la estancia en Sevilla y a las gestiones para la habilitación, pero no del todo, pues los intereses de los préstamos destinados al armamento de estas expediciones dependían de los precios al uso en Sevilla, de manera que eran inevitables los gastos derivados de la obtención de esta información, etc.²³⁹. Con la creación de la Compañía de Caracas, que regularizaba estos intercambios y englobaba todas estas transacciones y gestiones, que, en lo sucesivo, eran ejercidas por sus empleados, se conseguía un notable abaratamiento de los costes que, valiéndose de anteriores modelos de empresas mercantiles, era imposible de conseguir. Efectivamente, antes se ha citado que a mediados del siglo XVIII los intereses de los préstamos concedidos a los empleados de la Compañía para la financiación de determinadas operaciones mercantiles se redujeron ostensiblemente hasta el 16% de 1758²⁴⁰.

Diversos historiadores sostienen que es la búsqueda del abaratamiento de los costes de las transacciones uno de los principales motores de la creación de empresas; costes constituidos por los costes de información -sobre todo la relativa a los precios-, y otros costes de transacción inherentes a toda negociación -destacando los costes derivados de hacer cumplir los contratos y evitar los “comportamientos oportunistas pos-contractuales”²⁴¹. Llegan a afirmar que el proceso de sustitución del mercado por la empresa constituye una especie de tendencia histórica. En este sentido, se podría afirmar que la creación de la Compañía de Caracas y de todas las que después se fundaron a lo largo del siglo XVIII no constituyeron otra cosa más que sucesivos episodios de esta tendencia histórica. Aunque el estudio puntual de los intereses que en cada caso se conjugaron para la creación de cada compañía obligan a

237 A.H.P.G., 3/526.

238 Véase: MATHIAS, P.: “Risk, credit and kinship..., op. cit., pp. 21-24.

239 A.H.P.G., 3/570

240 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 2327.

241 COLL MARTIN, S.: “Empresas versus Mercados..., op. cit.

poner en entredicho o cuando menos a relativizar la existencia de semejante tendencia. Efectivamente, a lo largo de este trabajo en más de una ocasión, se ha podido comprobar que la fundación de la siguiente compañía privilegiada, la Real Compañía Ballenera de San Sebastián, que hizo su aparición en 1732, no fue el resultado natural de dicha tendencia. No fueron los interesados en el desarrollo de la actividad ballenera quienes juzgaron oportuno su creación para conseguir, de esa manera, una reducción de costes y aumentar, en consecuencia, su competitividad frente a los balleneros extranjeros. Al contrario, los balleneros guipuzcoanos continuaban optando por empresas de capital circulante y la creación de la Compañía Ballenera constituyó una evolución forzada, una medida arbitrada por otros intereses, ajenos a la actividad ballenera, asociados a la Compañía de Caracas. Fue una maniobra urdida por la Compañía de Caracas para hacerse con el control sobre la disponibilidad y abaratar los costes de contratación de la marinería, masivamente empleada en las pesquerías transoceánicas, en un contexto en el que la Armada, la flota ballenera guipuzcoana y la flota pesquera labortana se disputaban su disponibilidad y contratación. El resultado de la aparición de la Compañía Ballenera fue la ruina y extinción de la restante flota ballenera guipuzcoana, sin que sus interesados engrosaran sus caudales en esta Compañía. Es más, tal como se analizaba en el capítulo de las pesquerías, la Compañía Ballenera terminó siendo absorbida por la de Caracas.

Paradójicamente, las principales repercusiones de la Compañía de Caracas en la economía marítima guipuzcoana no se produjeron en el plano del comercio de coloniales. Efectivamente, el antiguo mercado de coloniales, de procedencia española o extranjera, continuó en vigor, sin que, de ninguna manera, fuese sustituida por la Compañía. A partir de su fundación, la Compañía de Caracas emprendió una política consciente y agresiva de acaparamiento de diversas funciones de mercados, en principio, ajenos al comercio de coloniales, propios de otras actividades marítimas. En primer lugar, como se acaba de mencionar en el caso de la actividad ballenera, procedió a aglutinar y controlar el mercado de la mano de obra marinera. En pocos años la Compañía de Caracas emplearía a la mayoría y más cualificada marinería guipuzcoana y controlaría férreamente su disponibilidad. En segundo lugar, intentó controlar, también, el mercado de la madera de Gipuzkoa, valiéndose del favor de las instituciones provinciales. Así, las Juntas Generales de Hernani de 1736 decretaron la prohibición de la exportación de madera y reconocieron a los guipuzcoanos la preferencia de su compra²⁴² y las de 1738 designaron la comisión que elaboró el Reglamento de Plantíos aprobado aquel mismo año²⁴³. A pesar de estas iniciativas, en 1748 la Corona promulgó la Ordenanza de montes de marina que derogaba el decreto de 1736, pues autorizaba las extracciones de madera de Gipuzkoa. Quedaba así en entredicho el control de la Compañía de Caracas sobre el mercado de la madera para la construcción naval. Sin embargo, las gestiones de la Provincia concluyeron con la obtención en 1749 de una ordenanza particular que, de derecho, concedía la privativa y omnímoda jurisdicción sobre los bosques a la institución Provincial -de hecho constituyó el inicio de un proceso de larga duración para que se materializara la citada obtención jurisdiccional-, con lo que quedaban salvaguardados los intereses de la Compañía de Caracas. A partir de entonces dieron inicio

242 B.K.M., 50502.

243 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 69-88, 146-147.

las extracciones de madera desde Gipuzkoa a los arsenales de la Armada, protagonizado por diversos asentistas entre los que figuraba, también, la propia Compañía de Caracas que en 1766 firmó un asiento con la Corona para extraer madera desde Navarra²⁴⁴.

En cuanto a las exportaciones de los productos siderometalúrgicos guipuzcoanos, ya hacia 1735, la Compañía de Caracas, había firmado otro asiento con la Corona para la extracción y comercialización de las armas que se fabricaban en la Real Fábrica de Placencia de las Armas²⁴⁵. Ello debió motivar que en las mismas Juntas Generales de 1736, celebradas en Hernani, se propusiera que para superar el problema de la bajada del precio del hierro, provocada por la competencia extranjera, fuese la Compañía de Caracas la que, en lo sucesivo, se encargase de su exportación a Indias²⁴⁶. La Junta decretó que se elaborase un plan para hacer viable este proyecto de sustitución por la Compañía de Caracas del mercado de exportación a Indias del hierro guipuzcoano. Con todo, esta iniciativa no prosperó, en lo que debió incidir, también, la revalorización experimentada por el hierro a partir, sobre todo, de 1749²⁴⁷.

El principal objetivo de esta agresiva política de acaparamiento de distintos mercados era que ningún otro interés, ligado a otras actividades marítimas, llegara a eclipsar el control de la Compañía de Caracas sobre la disponibilidad de los recursos económicos humanos y materiales del litoral guipuzcoano. Hay que tener en cuenta que entre sus principales accionistas figuraban instituciones de gobierno como la Corona, la Provincia o la Ciudad de San Sebastián, o particulares, miembros de la élite de comerciantes y propietarios que copaban las instituciones de gobierno local y provincial²⁴⁸. Como resultado de esta política se produjo, por una parte, la sumisión o la adecuación, según los casos, a sus intereses de actividades como la construcción naval y los servicios de marinería en la Armada, y por otra, la crisis más o menos grave de actividades como las pesquerías transoceánicas, la pesca del litoral o el corso, competidoras directas en cuanto a la disponibilidad de la marinería. En cuanto a la evolución de la actividad comercial, al margen de la desarrollada por la Compañía, no conocería en Gipuzkoa transformaciones destacables hasta el inicio de los decretos de libre comercio con América. La negociación de los distintos capítulos comerciales continuó por los mismos cauces: extinguido el tráfico lanero, la actividad comercial legal continuaba basándose en las exportaciones de hierro, tanto al norte europeo, a cambio de víveres, efectos navales y manufacturas, como a Cádiz y a partir de 1765 a otros

244 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/63.

245 B.K.M., JU 2130.

246 "...la gran baxa, que en el precio ha dado el fierro que se labra en las herrerias de esta Provincia, y la estimacion que por este motivo ha perdido con tanto perjuicio de todos sus habitantes; y que el unico medio de restablecer uno, y otro seria, el que la Real Compañia Guipuzcoana de Caracas se encargase de tomar por su cuenta todo el Fierro que se labrase en las herrerias de esta Provincia..." (B.K.M., 50502).

247 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, pp. 74-75.

248 GÁRATE OJANGUREN, M.: "Financiación de las compañías privilegiadas...", op. cit., pp. 173-185, 193-199, 205-209.

puertos habilitados para comerciar con Indias. Además, continuaba en todo su auge el comercio fraudulento de coloniales, sobre todo, de procedencia extranjera, desde la Capitulación de 1727 de libre introducción en Gipuzkoa. Continuaba la tendencia hacia la oligarquización de los principales agentes comerciales, que culminaría durante la segunda mitad del siglo con la conformación de un reducido conjunto de grandes comerciantes, afincados en San Sebastián, que en lo sucesivo acapararía la negociación de capítulos como las importaciones desde el extranjero de víveres y de coloniales como el tabaco²⁴⁹.

La instauración de la Compañía de Caracas no hizo más que acentuar esta tendencia de oligarquización, a consecuencia de su organización por acciones. Los elitistas propietarios de las acciones de la Compañía participaban de sus beneficios, delegando las funciones empresariales en la dirección de la Compañía. De manera que las acciones, prácticamente, se convirtieron en una fuente más de ingreso de rentas, impulsando el absentismo de los grandes comerciantes de la gestión directa de sus negocios. En este sentido, es muy significativo que muchos de los accionistas de la Compañía de La Habana, fundada en 1740, lo fuesen también de Compañía de Caracas y posteriormente figurasen en la lista de socios de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País²⁵⁰. En suma, las principales inversiones en empresas comerciales se llevaban a cabo en aquellas que, merced a los privilegios exclusivos concedidos por la Corona, ofrecían importantes seguridades frente a las incertidumbres inherentes a toda empresa. Ello repercutió, además de en el mencionado proceso de oligarquización, en que las características del tráfico comercial guipuzcoano no experimentaran ninguna variación reseñable con respecto a la situación existente en el momento de la fundación de la Compañía de Caracas. Es decir, hasta mediados del siglo XVIII, la flota comercial guipuzcoana, al margen de la perteneciente a las citadas grandes compañías, continuó reducida a su mínima expresión, de manera que hasta el transporte de cabotaje de mineral, hierro, madera, etc., era mayormente protagonizado hasta las décadas finales del siglo por pequeñas embarcaciones de Bizkaia²⁵¹. Los cambios se iniciaron con la promulgación de los decretos de libre comercio con América, pues potenciaron la participación en el comercio americano de algunos grandes comerciantes de San Sebastián, independientemente de las grandes compañías por acciones (véase el cuadro nº5 del Apéndice Estadístico).

La libertad de comercio con América fue una de las principales causas del declive de la Compañía de Caracas. Sus dificultades, más que a la élite de grandes comerciantes y accionistas, con inversiones diversificadas en otras muchas empresas mercantiles beneficiadas por el libre comercio, afectaron al conjunto de la marinería que se empleaba a su servicio. La principal salida laboral para la cada vez más numerosa marinería desempleada,

249 GÁRATE OJANGUREN, M.: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 132-133, 159-160.

250 GÁRATE OJANGUREN, M.: *Comercio ultramarino e Ilustración...*, op. cit.; Idem: "Financiación de las compañías privilegiadas...", op. cit., pp. 185-193, 200-209; Idem: "La Real Compañía de la Habana...", op. cit.

251 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/79. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 118. / A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Navegación Mercantil, Leg. 7044. / A.M.F., E, 6, V, 2, 4. / ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op.cit, p. 117.

aparte de la emigración a Indias, era la dedicación a la pesca del litoral. Sin embargo, la principal modalidad pesquera, la pesca del besugo, y la aneja industria escabechera, se habían prácticamente extinguido en Gipuzkoa, tal como se ha puesto de manifiesto en el capítulo correspondiente. Se habían perdido los anteriores cauces de comercialización en el interior peninsular de los escabeches y, prácticamente, no existían ni los capitales ni las infraestructuras necesarias para reactivar la otrora boyante actividad besuguera. Significativamente, en Getaria, que fue una de las principales plazas escabecheras de Gipuzkoa, era la pesquería de sardinas la que ahora absorbía a la mayoría de sus pescadores.

La incapacidad financiera de los pescadores y marineros empleados en estas incipientes pesquerías era la principal causa que imposibilitaba el despegue de la actividad. A lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII se pusieron en marcha varios proyectos de compañías pesqueras privilegiadas, que de alguna manera trataban de superar esta carencia. Su principal objetivo era la reactivación de la actividad pesquera a fin de que permitiera la ocupación para el creciente número de marineros desempleados. Eran proyectos gestados en diversos círculos ilustrados de la época, integrados por miembros de elevada posición social, acostumbrados a disfrutar de todo tipo de privilegios económicos y sociales, que salvaguardaban su estatus, y, en consecuencia, convencidos de que la creación de compañías privilegiadas constituía el mejor medio para la reactivación de aquellas actividades económicas sumidas en situaciones críticas²⁵². Todas fracasaron a la hora de dedicarse en la actividad para la que originariamente fueron creadas. Entre las principales causas del fracaso se deben citar, principalmente, por una parte, que se erigieron al margen de los intereses particulares de los pescadores y de sus organismos gremiales, y, por otra, que no gozaron del apoyo financiero de los grandes inversores en las principales actividades económicas. La Real Compañía Sardinera de Guetaria, erigida en 1764, a instancias del círculo ilustrado guipuzcoano que en breve engrosaría las filas de la Real Sociedad Bascongada, al poco de su fundación abandonó la actividad para la que fue creada y hasta su extinción en 1773 se dedicó, principalmente, al transporte de mercancías²⁵³. También, a iniciativa de algunos amigos de la Sociedad Bascongada se estableció en 1775 la fracasada Compañía General de Pesca Marítima en las Costas del Mar Cantábrico, que abandonó su actividad en 1782²⁵⁴. Sería a partir de la promulgación de los decretos provinciales de 1783 y 1784 -confirmados por el rey en 1787- que ordenaban la liberalización de los mercados de pescado de Gipuzkoa cuando por fin pudieron arrancar algunas pequeñas empresas pesqueras que funcionaban al margen de las instituciones gremiales con criterios de cuño capitalista. Es el caso de don Lázaro de

252 Aunque es cierto que durante la segunda mitad del siglo XVIII se fueron también extendiendo entre los ilustrados opiniones que, de alguna manera, relativizaban el valor de los privilegios monopolistas concedidos a las grandes compañías y abogaban por la liberalización. A pesar de todo, se fueron creando nuevas compañías privilegiadas y se comprueba que muchos de los defensores de semejantes ideas liberales apoyaban la aplicación de compañías privilegiadas en determinadas actividades deprimidas, coyunturas económicas difíciles o territorios de difícil acceso y apartados de las principales rutas mercantiles (GARCÍA RUIPÉREZ, M.: “El pensamiento económico ilustrado y las compañías de comercio”, *Revista de Historia Económica*, año IV, 3 (1986), pp. 521-548).

253 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/41; R.62. / GÁRATE OJANGUREN, M.: “La Real Compañía Sardinera de Guetaria...”, op. cit.; MARTÍNEZ SHAW, C.: “La renovación de la pesca española...”, op. cit., pp. : 51-59.

254 B.K.M., C-61 F-11. / ASTIGARRAGA GOENAGA, J.: *La Compañía General de Pesca Marítima...*, op. cit.

Manterola, dueño de una chalupa de Zarautz, que a partir de 1791 asumió la administración de otra chalupa cuyo propietario había fallecido. Desde entonces aplicó una gestión conjunta de ambas embarcaciones como si se trataran de dos unidades productivas de una misma empresa²⁵⁵.

Estos fracasos motivaron, quizás, que varios miembros ilustrados de la Corte, empeñados desde 1788 en el establecimiento de una compañía que se dedicara a la pesca en aguas de la Península, atendieran las sugerencias de don José Ventura de Aranalde, gran comerciante de San Sebastián, dedicado a la importación de grasa de ballena. Como resultado, se creaba en 1789 la última compañía privilegiada estrechamente vinculada a Gipuzkoa, la Real Compañía Marítima, que se dedicó a la pesquería de ballenas y focas en La Patagonia. La principal causa de su exigua existencia, además de lo ambicioso del proyecto y de la difícil coyuntura política internacional, fue el desinterés mostrado por los comerciantes e inversores de Gipuzkoa, de manera que, prácticamente, fue Aranalde el único inversor particular de la Real Compañía Marítima²⁵⁶. Este desinterés es un buen exponente del cambio de actitud experimentado por la élite de grandes comerciantes e inversores navales de Gipuzkoa con respecto a las compañías privilegiadas. A partir de la promulgación de los decretos de libre comercio con Indias no consideraban oportuno invertir en la creación de nuevas compañías privilegiadas debido a que ya no resultaban tan rentables. Efectivamente, obtenían pingües beneficios del comercio con Indias mediante sus compañías particulares, sin recurrir a invertir en grandes compañías fijas por acciones²⁵⁷.

255 En 1793 invirtió parte de los fondos de la empresa en la adquisición de una tercera embarcación. En 1810 construyó de igual modo una cuarta embarcación que fue entregada en arrendamiento a un vecino de la localidad vizcaína de Mundaka. Tras el fallecimiento de don Lázaro en 1811 fue don Julián de Egaña, esposo de su hija doña María Josefa de Manterola, quien asumió la dirección de la empresa pesquera. Para inicios de 1812 arrendó al Consulado una lonja en el puerto de San Sebastián, destinada a albergar una instalación industrial dedicada a “beneficiar” el pescado. Esta empresa superó las duras pruebas del final de la Guerra de la Independencia -destrucción de San Sebastián en 1813- y de la guerra abierta del final del Trienio Liberal, aunque para 1826 don Julián de Egaña contaba tan sólo con una única embarcación. Ese mismo año don Julián con los restantes tres propietarios de embarcaciones de Zarautz participó en la fundación de una empresa pesquera que se dedicaría al desarrollo de esta actividad en la costa de Zarautz, al margen del monopolio pesquero establecido por el concejo. Esta empresa adquirió una gran red de cerco, llamada “cerco real”. Al estar integrada por todos los propietarios de embarcaciones de la villa, que al mismo tiempo constituían el sector predominante de su Cofradía de Mareantes, se produjo una interesante conjunción de los intereses de un organismo gremial con los de una empresa. Las características organizativas de esta empresa eran idénticas a las de las grandes compañías privilegiadas del siglo XVIII. Los arrendadores interesados en el monopolio pesquero de la costa trataron de contrarrestar la feroz competencia que suponía la existencia en la villa de semejante empresa mediante la creación de otra empresa paralela, de características organizativas similares, propietaria de una gran red barredera y estrechamente vinculada a los intereses pesqueros del concejo. Los continuos pleitos y enfrentamientos entre ambas empresas fueron un factor más que dificultaron la buena marcha de ambas compañías, con lo que en 1830 la segunda empresa decidió el abandono de sus actividades y la liquidación de sus activos. La primera empresa consiguió sobrevivir con dificultades y conflictos internos hasta que en plena Primera Guerra Carlista, en el año 1837, el concejo de Zarautz procedió a embargar sus instalaciones de salazón de pescado y sus redes de pesca para atender a las grandes deudas contraídas. Después de la guerra en 1841 tras la adquisición de una gran red barredera los propietarios de chalupas de Zarautz volvieron a establecer una nueva empresa pesquera de similares características organizativas; empresa que en 1848 continuaba en activo. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 27-33.

256 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Compañías de Navegación. Compañía Marítima, Leg. 7186. / B.K.M., C-318 F-26.

257 Una vez más se debe poner de manifiesto la inexistencia de una única tendencia o dirección en la evolución de las

En este sentido, poco antes, en 1785, se había fundado la Real Compañía de Filipinas²⁵⁸, heredera, tanto de las acciones, del giro y de los privilegios comerciales en Venezuela de la Compañía de Caracas como de su capital función de sustentación del sistema de organización de la economía marítima guipuzcoana. Con todo, su erección se llevó a cabo en un contexto de dura ofensiva estatal contra la pervivencia de tal sistema y del marco aduanero paralelo de Gipuzkoa, de manera que la Compañía de Filipinas fue, al mismo tiempo, víctima e instrumento de los intereses en liza. Así, en 1789 era desprovista del monopolio venezolano, pero su estado crítico llevó a sus accionistas a solicitar y obtener en 1793 el monopolio de la comercialización de las muselinas; privilegio opuesto a los Fueros de Gipuzkoa y a la Capitulación de 1727. Con todo, las autoridades de la Provincia tuvieron que transigir bajo la amenaza de quedarse desprovista del giro con Venezuela, una de las principales ocupaciones de la marinería hasta fines del siglo XVIII²⁵⁹. A pesar de la importancia de esta compañía en el sostenimiento de la economía marítima guipuzcoana, sobre todo desde el punto de vista del empleo de la marinería, la iniciativa de su fundación no procedió ni de la élite comercial ni de las autoridades de Gipuzkoa, claro síntoma del citado cambio de orientación experimentado por las inversiones en el comercio marítimo. Fue un proyecto materializado en la Corte y, por tanto, ajeno, en parte importante, a los intereses económicos y políticos guipuzcoanos, tal como se puso de manifiesto en la oposición provincial contra la concesión del monopolio de las muselinas²⁶⁰. Con todo, la oposición entre los intereses de la Provincia y de la Compañía de Filipinas debió mitigarse considerablemente a raíz de sus dificultades; situación que se puso de manifiesto a principios del verano de 1794 con la venta en almoneda en Pasaia de tres de sus más emblemáticas fragatas: la *San Ignacio*, la *Santa Teresa* y la *San Fermín*²⁶¹.

8.2. INSTITUCIONES GREMIALES

Las instituciones gremiales constituyen otro tipo de asociaciones de profesionales cuyo estudio es fundamental para la correcta comprensión de la evolución de la economía marítima de Gipuzkoa. Todos los conflictos de intereses y cuestiones en torno a la mano de obra y marinería, acaecidos en el funcionamiento de las distintas actividades marítimas y en el de las distintas empresas no pueden ser explicados en toda su amplitud sin tener en cuenta el destacado papel de las instituciones gremiales. En multitud de ocasiones se ha podido constatar la importancia, en el devenir de las distintas actividades marítimas, de la

empresas y la viabilidad de la coexistencia de empresas de distintas características organizativas (SABEL, C. - ZEITLIN, J.: "Historical alternatives...", op. cit.).

258 Acerca de las relaciones mercantiles entre el occidente europeo y Asia por las grandes compañías de comercio, véanse, entre otras: CHAUDHURY, S. - MORINEAU, M.: *Merchants, Companies and Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999; MORINEAU, M.: *Les grandes Compagnies...*, op. cit.

259 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/106.

260 Torres Sánchez concluye en su trabajo que los procesos de concesión, utilización y anulación de los privilegios dependía de las eventuales alianzas y enfrentamientos de los distintos intereses -del monarca, de los comerciantes, etc.- en juego (TORRES SÁNCHEZ, R.: "Cuando las reglas de juego cambian...", op. cit., pp. 504-511).

261 A.H.P.G., 3/3463.

intervención de estas instituciones en pos de determinados intereses. A pesar de esta importancia, aceptada por todos los investigadores en cuestiones marítimas, las investigaciones emprendidas hasta hace poco sobre estas instituciones adolecen de muchas carencias. La mayoría de las limitadas aportaciones, o bien constituyen parte de investigaciones sobre la pesca u otras actividades marítimas²⁶², o bien parten de estudios de historia local que no profundizan más allá de una revisión descriptiva de los contenidos de sus ordenanzas²⁶³. La mayoría de los estudios de carácter general sobre gremios y cofradías del País Vasco, además de ser muy recientes, tampoco se aventuran demasiado más allá del estudio del contenido de sus ordenanzas²⁶⁴. En cuanto a las investigaciones sobre el Consulado de San Sebastián se repite la misma realidad, a pesar de disponer de buenos trabajos relativos a otros consulados²⁶⁵. En general, se indaga poco en torno a las causas de la aparición de estas instituciones, en muchas ocasiones nacidas en contextos de conflictos sociales y económicos precedentes. Además, trasladan la idea de que los gremios y cofradías constituyen instituciones de origen, características y evolución común. Con todo, otras líneas de investigación analizan los conflictos que subyacen en el origen de estas asociaciones y remarcan las diferencias existentes entre las cofradías de mareantes de distintas localidades, signo inequívoco del distinto desarrollo de dichos conflictos de intereses en cada caso²⁶⁶.

En el último trabajo citado se pone de manifiesto lo heterogéneo de las causas del proceso de institucionalización y de la evolución de las cofradías de las distintas localidades marítimas. Aunque todas ellas surgidas de las “hermandades”, es decir, de congregaciones o reuniones de personas de un mismo gremio o dedicadas a una profesión, durante el largo período de tiempo, iniciado a mediados del siglo XIV y concluido a principios del siglo XIX, las específicas características de los conflictos de intereses de cada localidad determinaron que, tanto las fechas como la duración del proceso de institucionalización, así como sus características funcionales fueran peculiares en cada caso. El citado trabajo distingue hasta

262 Véase a modo de ejemplo: CASADO SOTO, J.L.: “Los pescadores de la villa de Santander, entre los siglos XVI y XVII”, *Anuario del Instituto de estudios marítimos Juan de la Cosa*, 1 (1977); CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., pp. 39-159; GRACIA CARCAMO, J.A.: “La evolución de la economía...”, op. cit.; RIVERA MEDINA, A.M.: “Pescado, tiempo y distancia...”, op. cit.; URTEAGA, L.: *La tierra esquilmada...*, op. cit., pp. 38-46; ZABALA URIARTE, A.: *La función comercial del País Vasco...*, op. cit., 2 vol.

263 Véanse trabajos como: ERKOREKA, J.I.: *Estudio histórico de la Cofradía...*, op. cit.; GRACIA CÁRCAMO, J.: “Los aspectos económicos y la previsión social en la historia de la cofradía de pescadores de Bermeo a través de sus ordenanzas”, *Estudios de Deusto*, 74 (1985); Idem: “Los conflictos sociales en la cofradía de Bermeo...”, op. cit.; HERRERO, V.J.: “Transcripción de las ordenanzas...”, op. cit.

264 GARMENDIA LARRAÑAGA, I.: *Gremios, oficios y cofradías...*, op. cit.; BIKANDI, J.: “Cofradías de pescadores...”, op. cit.; ERKOREKA, J.I.: *Análisis histórico-institucional...*, op. cit.; Idem: “Aproximación histórica al estudio de las relaciones interinstitucionales entre las cofradías de mareantes y los municipios costeros vascos”, *Bermeo*, 8 (1990-1991); GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: “Las cofradías de oficios...”, op. cit.; Idem: “Las cofradías de pilotos...”, op. cit.

265 GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado...*, op. cit.; LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit.; SMITH, R.S.: *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*. Barcelona: Península, 1978.

266 ARAGÓN RUANO, A.: “Los podavines: labradores jornaleros en San Sebastián...”, op. cit.; ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: “El proceso de institucionalización...”, op. cit.

siete variantes de cofradías en la costa guipuzcoana:

1) Cofradías de mareantes que alcanzaron la aprobación real de sus ordenanzas durante los siglos XV y XVI, como la de *Nuestra Señora de Iciar* de Deba en 1448 o la de *San Pedro* de Mutriku en 1597, a pesar de la existencia de la legislación que prohibía la creación de cofradías, ligas y monipodios, concedida por Enrique IV y contenida en los Fueros de Gipuzkoa.

2) Aquéllas que únicamente obtuvieron sanción eclesiástica como las de *San Pedro* de Orio en 1520, *San Telmo* de Zumaia en 1610 y *San Pedro* de Getaria en 1658.

3) Cofradías que gozaron de capacidad jurisdiccional, de manera que se podían equiparar, en cierto modo, a los consulados, como es el caso de la cofradía de *San Pedro* de Hondarribia, cuyas iniciales ordenanzas datan de 1361, o las de *San Pedro* y *Santa Catalina* de San Sebastián, cuyas ordenanzas alcanzaron el beneplácito real en 1491, siendo la última el germen del Consulado de esta ciudad.

4) Aquéllas asociaciones o juntas de vecinos de comunidades o aldeas como Pasai Donibane, que ejercieron funciones de concejo vecinal y de cofradía de mareantes, hasta que el acceso al rango de villa de la comunidad durante la segunda mitad del siglo XVIII y la consiguiente separación de los intereses municipales de los meramente profesionales de los mareantes, impulsó la segregación de ambas funciones, creándose en 1800 la *Cofradía de Santo Christo de Bonanza*.

5) Otros gremios de pescadores de algunas localidades retrasaron mucho su proceso de institucionalización, de manera que continuaron funcionando de forma consuetudinaria hasta fechas muy tardías. En Deba, tras la extinción de su centenaria *Cofradía de Nuestra Señora de Iciar*, en fecha indeterminada del segundo cuarto del siglo XVII, continuó existiendo una congregación o hermandad de pescadores que procedió a elaborar algunas ordenanzas en 1675 sin que recurrieran a obtener su aprobación por autoridad alguna, ni someterse a la advocación de santo alguno hasta bien entrado el siglo XVIII. En idéntico estado permaneció el gremio de pescadores de Zarautz hasta que en 1759 se estableció una contribución anual que sería administrada por un mayordomo y en 1781 se redactaron sus primeras ordenanzas. En Errenteria fue el propio concejo el impulsor de la erección en 1800 de la *Cofradía de San Pedro*.

6) En estas localidades carentes de una cofradía institucionalizada durante el siglo XVIII fueron los respectivos concejos los encargados de elaborar las listas de marineros destinados a los sorteos de marineros para la Armada; listas que eran denominadas “cofradía”, como es el caso de la lista, “cofradía” o “libro de mareantes” iniciado en Errenteria en 1771.

7) También en estas localidades carentes de una cofradía institucionalizada y dotada de una advocación religiosa, existieron algunas cofradías piadosas que atendían las específicas funciones religiosas, así como algunas de índole profesional, del gremio de mareantes. Es el caso de la *Cofradía de Veracruz* de Zarautz o el de las *Benditas Ánimas del Purgatorio* de

Deba que en 1705 se fusionó con la hermandad de mareantes de la villa²⁶⁷.

En suma, siendo todas ellas instituciones surgidas para la defensa de determinados intereses, asociados a una o varias profesiones o gremios, para hacer frente a otros intereses, generalmente ligados a las autoridades municipales, provinciales o reales, se impone la necesidad de su estudio en conjunto, comenzando desde las consuetudinarias hermandades de mareantes hasta las cofradías jurisdiccionales y consulados. Ello no implica, ni mucho menos, dejar de atender las peculiaridades de cada institución, indispensable para comprender las causas del origen y evolución de cada una. A continuación se propone un análisis cronológico-evolutivo de estas asociaciones, a fin de comprender su origen y evolución en función de los conflictos de intereses acaecidos en distintos momentos históricos de la economía marítima. Se tendrán, también, en cuenta otras cofradías de gremios muy relacionados con las actividades marítimas, como jornaleros, campesinos, médicos, carpinteros, toneleros, etc., que existieron en varias localidades del litoral guipuzcoano. Con todo, se hace indispensable comenzar con algunas aclaraciones terminológicas acerca de voces como gremio, cofradía, hermandad y consulado. Aunque en muchas ocasiones, tanto en la documentación histórica como en muchas obras de investigación, debido a su carácter polisémico, algunos de estos términos se emplean como sinónimos, se ha optado por los significados más habitualmente asignados a cada uno en las fuentes documentales consultadas; acepciones que continúan hoy en día en vigor. El término gremio se empleará como sinónimo de profesión o actividad profesional diferenciada; la voz hermandad se refiere a las asociaciones, consuetudinarias o no, carentes de ordenanzas escritas²⁶⁸; el término cofradía se atribuirá, por tanto, a las que disponen de las referidas ordenanzas, confirmadas o no por las autoridades competentes, civiles o religiosas; y la voz consulado, restringido al de San Sebastián, se referirá a una asociación profesional dotada de facultad jurisdiccional²⁶⁹, aunque no se empleará este término para referirse a algunas cofradías que gozaban de dicha facultad.

Se constata que el motor de la institucionalización de las cofradías era el agravamiento a nivel local de determinadas coyunturas críticas originadas por el progresivo proceso de

267 ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "El proceso de institucionalización...", op. cit., pp. 211-218.

268 En un pleito iniciado en 1630 en el tribunal episcopal de Pamplona por dos presbíteros beneficiados de la parroquia de Hondarribia contra la Cofradía de Mareantes de San Pedro, por haberseles negado el derecho a voto en la anual elección de sus "abades" o mayordomos, los miembros de esta última institución trataron de impedir la intervención de este tribunal argumentando que su asociación, realmente, no constituía una cofradía sino una mera hermandad o agrupación de pescadores carente de ordenanza confirmada alguna. Es más, el fiscal del caso iba más allá pues estimaba que la diferencia entre una cofradía y una hermandad consistía en que la primera disponía de ordenanzas aprobadas por la autoridad pertinente, civil o, como en este caso, eclesiástica (A.D.P., Treviño C/330-nº 25).

269 Lazcano afirma que "Un Consulado fue en esencia una agrupación de individuos dedicados a una misma actividad, el comercio marítimo, y sometidos a unas Ordenanzas que regulaban las relaciones derivadas de dicha actividad. Fue por lo tanto una asociación profesional, un gremio de comerciantes marítimos, patrones y propietarios de barcos.

A esta base gremial hay que añadir la posesión de un Tribunal que entendía en las cuestiones o pleitos suscitados por la navegación o el comercio..." (LAZCANO, S.: *Creación y ordenanzas del Consulado...*, op. cit., p. 7).

oligarquización de las instituciones de gobierno municipal y provincial. Este proceso acarrea que dichas instituciones de gobierno dejaran de atender e incluso se opusieran a los intereses de la mayoría de la población de las villas costeras, integrada por pescadores-marineros, campesinos y artesanos dedicados a diversos oficios. Este conflicto de intereses y los intentos de los poderes políticos por someter a su control y a su conveniencia las actividades de los gremios, constituyeron los gérmenes del origen y de la institución de hermandades o asociaciones que defendieran los intereses de sus miembros frente al intrusismo de las autoridades²⁷⁰. En general, a lo largo de la Edad Moderna se pueden distinguir tres coyunturas críticas que sirvieron de impulso para la institucionalización de las cofradías. En primer lugar, durante el siglo XV y principios del XVI el proceso de afianzamiento de las villas se tradujo en el fortalecimiento de su vertiente señorial. Es decir, los concejos de las villas se convirtieron en señoríos colectivos que progresivamente monopolizaron en beneficio de una cada vez más minoritaria oligarquía de vecinos concejantes, no sólo el ejercicio de los cargos de gobierno, sino el acceso y el uso de todos los bienes y recursos libres y comunales. En segundo lugar, entre fines del siglo XVI y los inicios del XVII, en pleno proceso de afianzamiento del sistema de organización de la economía marítima, las autoridades de la Provincia, uno de los principales protagonistas del establecimiento y aplicación del referido sistema, trataron de controlar todas y cada una de las actividades marítimas a fin de someterlas a los intereses de la elitista oligarquía de grandes comerciantes-inversores navales. En tercer lugar, a partir de la segunda mitad del siglo XVII y durante todo el siglo XVIII, el imparable crecimiento de la presión de la Corona para obtener levas de marineros para la Armada, progresivamente y merced a la acción de las autoridades municipales y provinciales, fue recayendo sobre los sectores sociales más desfavorecidos de la marinería guipuzcoana.

8.2.1. Razón del origen de las primeras cofradías de mareantes: Defensa frente al proceso de acaparamiento de los recursos marítimos emprendido por las élites del gobierno local y provincial

El procedimiento del que se valieron las oligarquías gubernamentales de las villas del litoral para monopolizar los recursos económicos comunales fue el de la redacción de las ordenanzas municipales. Los vecinos concejantes, valiéndose de su control sobre los gobiernos municipales, redactaron ordenanzas restrictivas, punitivas y monopolizadoras de los usos comunales libres. Las ordenanzas municipales, la mayoría surgidas entre fines del siglo XV y mediados del XVI, fueron el instrumento que los concejantes utilizaron para legalizar el proceso de señorialización que iniciaron sobre el poder y los bienes públicos. La aprobación regia de estas ordenanzas constituyó la base legal de esta política de apropiación de los usos y recursos locales, extendida hasta el siglo XIX. La mayoría de los recursos

270 No es aceptable, al menos en el caso de las cofradías de mareantes guipuzcoanas tal como a continuación se tendrá ocasión de comprobar, la hipótesis de que las citadas instituciones nacieron como respuesta a las necesidades de ampliación de la organización y del control generadas a raíz del gran auge que experimentaban las actividades marítimas desde la Baja Edad Media. Esta teoría no tiene en cuenta, en suma, que las cofradías surgieran “contra” otras instituciones, especialmente los concejos, y considera que los conflictos que enfrentaron a ambos fueron el resultado del choque de los intereses corporativos de las cofradías y de los intereses supuestamente generales de los concejos. Véanse: GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: “Las cofradías de oficios en el País Vasco...”, op. cit., pp. 32, 39-40; Idem: “Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores...”, op. cit., pp. 359, 374.

económicos del litoral, al igual que los del resto de la provincia, pertenecientes a la corona castellana desde 1200, mediante las cartas de villazgo y otras ordenanzas de ámbito local y provincial pasaron a ser de uso y disfrute libre y franco. Los principales beneficiarios de esta libertad fueron aquellos sectores sociales que disponían de mayor capacidad para la explotación de los recursos, es decir, los Parientes Mayores y otros poderosos linajes. Estos poderosos linajes no dudaron en crear diversos establecimientos privados que explotaban los recursos públicos, de realengo: molinos y ferrerías que estancaban las corrientes de agua, nasas que capturaban los recursos pesqueros, renterías que absorbían el tráfico mercantil, etc. Este progresivo proceso de acaparamiento de los recursos más lucrativos por poderosos particulares poco a poco desembocó en la restricción, de hecho, de su uso y disfrute, es decir, en la usurpación, término usado por los cada vez más poderosos vecinos concejantes para calificar dicho proceso. Tanto es así que sería encomiable que el objeto de atención de los historiadores medievalistas dedicados al estudio de las guerras de bandos se encaminara a indagar, precisamente, en la cada vez mayor proximidad del techo o cota límite del proceso de acaparamiento de los recursos más lucrativos -ferrerías, renterías...-, que se estaba produciendo entre fines del siglo XIV y durante el XV, para conocer los orígenes de la referida lucha²⁷¹.

De hecho, los concejos de las villas aplicaron su política de monopolización y señorialización de los recursos valiéndose de una supuesta lucha contra los abusos y usurpaciones cometidos por “señores” particulares. Peculiar lucha “antiseñorial” en beneficio, supuestamente, del bien público y de los sectores menos favorecidos, desprovistos del libre uso de los recursos por la excesiva ambición de unos belicosos y pretenciosos señores, que desembocó en la definitiva imposición de los señoríos colectivos y en la monopolización, es decir, en el acaparamiento o usurpación de los derechos al libre y franco uso y disfrute de los recursos comunales, cometida, en esta ocasión de derecho, por los concejos en beneficio de las poderosas oligarquías de vecinos concejantes y en perjuicio de la mayoría de los vecinos y habitantes de los municipios. Estos últimos vieron en la articulación e institucionalización de sus hermandades, o asociaciones consuetudinarias de personas de intereses profesionales comunes, el único modo de defensa de sus intereses, dando como resultado el nacimiento de las cofradías. La reacción de las autoridades locales, provinciales y reales, dentro del citado contexto de reacción “antiseñorial”, fue, tal como se expresaba en el capítulo dedicado a la legislación, la promulgación de leyes que prohibían la existencia y la creación de nuevas cofradías, que no dispusieran de ordenanzas aprobadas por el rey. El argumento que sustentaba estas leyes era el de evitar la instauración o la transformación de las cofradías en

271 Con los datos documentales que hoy en día se disponen es insostenible la hipótesis de que las guerras de bandos fueron el resultado de una generalizada crisis económico-social, de la famosa “crisis bajomedieval”. Sin negar la existencia de esta crisis en otros ámbitos geográficos, su incidencia en Gipuzkoa no sólo fue imperceptible, sino que de ninguna manera se pueden calificar de críticos los siglos XIV y XV desde el punto de vista de la economía de este territorio. Mientras su gran flota transportista frecuentaba las principales rutas de comercio naval de toda Europa y su flota pesquera frecuentaba aguas alejadas, desde Galicia hasta Irlanda, para inicios del siglo XV ya se habían establecido la mayoría de las principales ferrerías hidráulicas, así como las renterías y nasas, que perdurarían hasta el siglo XIX. Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A.: “La importancia de los montes comunales en el desarrollo de la sociedad urbana vasca en el tránsito del medievo a la modernidad (siglos XV y XVI)”, *Boletín de la Real sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LIX, 1 (2003); DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*..., op. cit.

ligas y monopodios, es decir, grupos de presión para la imposición de decisiones políticas y económicas.

Realmente, todas o casi todas las ordenanzas trataban de establecer algunas limitaciones al libre empleo de los recursos, tanto materiales, como humanos. La acción monopolizadora de los concejos afectaba directamente a diversas actividades económicas hasta entonces ejercidas de manera libre, por medio del sometimiento a tasas de los precios y salarios, de la imposición de derechos y de limitaciones y prohibiciones. Estas acciones constituyeron un eficaz medio para someter todos los oficios y grupos profesionales de las villas a los intereses de las élites de gobierno municipal. Las respuestas arbitradas por los afectados, asociados en hermandades y cofradías, rozaban las acciones propias de los monopodios. A fin de controlar el desarrollo de sus oficios impusieron otras limitaciones a su libre ejercicio tendentes, por una parte, a otorgar la preferencia a las actividades de los asociados -preferencias de venta de pescado propio sobre el foráneo, imposiciones sobre embarcaciones y pescado de fuera, preferencia de empleo de sus miembros, etc.- y, por otra, a eliminar la competencia entre sí -regulación de las artes y sistemas de pesca, de las características de las embarcaciones, de la duración de las campañas pesqueras, de la venta del pescado, de la contratación de empleados, etc.-. En suma, pretendían el establecimiento de determinados privilegios que beneficiasen exclusivamente a los miembros adscritos a las cofradías y evitasen la posible competencia ejercida por otros profesionales de procedencia extraña. Con todo, la pretensión y disfrute de preferencias y privilegios no constituían, ni mucho menos, una excepción durante la Edad Moderna, tal como se mencionaba a la hora de analizar las características organizativas de las empresas²⁷². El gozar de privilegios económicos dependía del juego de intereses, es decir, de que las autoridades locales y provinciales y, en última instancia, la Corona tuviesen a bien la promoción de determinados intereses mediante privilegios. Evidentemente, aquellos intereses que no comulgaban con los suyos eran rezagados y sometidos y las acciones y asociaciones de quienes las apoyaban, reputadas de abusos y monopodios.

Además, las cofradías jamás constituyeron un contrapoder exento de la acción de las autoridades concejiles. Los concejos intervinieron de manera directa en la elaboración de las ordenanzas de las cofradías, promoviendo, según los casos, su redacción y aprobación regia. De esta manera, las ordenanzas de las cofradías constituían una especie de contrato por el que los concejos consentían algunas ventajas a las cofradías, a cambio de que éstas acatasen los monopolios impuestos por la oligarquía concejil. Es más, el funcionamiento interno de las cofradías era permanentemente fiscalizado por los concejos mediante la asistencia obligatoria de los alcaldes a las elecciones anuales de los mayordomos y demás cargos de las cofradías. La creación de hermandades y cofradías, es decir, de asociaciones de gentes de intereses comunes, constituía un proceso irreversible que las prohibiciones no podían atajar. Los concejos, ante ello, procedieron a atraer, dirigir y controlar este proceso fijando sus límites de acción mediante las propias ordenanzas de las cofradías, que, significativamente, siempre eran redactadas después de las municipales²⁷³.

272 TORRES SÁNCHEZ, R.: "Cuando las reglas de juego cambian...", op. cit., pp. 488-489.

273 ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "El proceso de institucionalización...", op. cit. García Fernández señala, refiriéndose a las cofradías creadas durante la Baja Edad Media, que ya para finales del siglo XV

La que primero inició su proceso de institucionalización fue la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Hondarribia. Las iniciales ordenanzas de esta cofradía, que agrupaba a todos los mareantes -marineros y pescadores- y propietarios de embarcaciones de la villa, favorecían, ante todo, los intereses de los propietarios de las embarcaciones, sobre todo, de las dedicadas al transporte, principal actividad marítima en la Gipuzkoa de los siglos XIV y XV. Las 19 ordenanzas primeras, redactadas en 1361, además de regular diversas cuestiones de ámbito piadoso y asistencial, contenían varias normas destinadas, por una parte, a procurar el afianzamiento de la capacidad financiera de la recién institucionalizada cofradía y, por otra, a favorecer los intereses de los propietarios de las embarcaciones. En cuanto a los ingresos de la cofradía, se mandaba que todas las embarcaciones y los tripulantes (ordenanza nº7) -empleados, tanto en naves de Hondarribia como foráneas- entregasen a su fondo común, respectivamente, el uno por ciento y el uno por cuarenta (2,5%) de todos los ingresos habidos en las expediciones pesqueras y transportistas (ordenanzas nº8 y 9). A tal fin, los maestros de las embarcaciones debían declarar ante los abades de la cofradía los ingresos obtenidos en sus expediciones y debían encargarse de la recaudación, cada uno en su embarcación, de la contribución debida por cada tripulante, fuesen o no cofrades (ordenanza nº19). Igualmente, los marineros empleados en embarcaciones de otras villas y miembros de la cofradía de Hondarribia debían declarar los ingresos obtenidos ante los abades y contribuir con lo establecido. En cuanto al fomento de los intereses de los propietarios de las embarcaciones, todos los cofrades estaban obligados a prestar ayuda a las embarcaciones que la precisaran en el puerto o se hallasen en peligro (ordenanzas nº16 y 17). Además, a fin de fomentar la sumisión de las tripulaciones a los propietarios de las embarcaciones y, sobre todo, evitar rencillas y reyertas a bordo, se prohibía el juego excepto los días de nochebuena y navidad (ordenanza nº10)²⁷⁴.

Las ordenanzas añadidas en 1380 supusieron un gran salto cualitativo, tanto desde el punto de vista de la ampliación de su base social como desde el de su afianzamiento institucional y potenciación de los intereses de los propietarios de embarcaciones. Efectivamente, la cofradía abrió sus puertas a los comerciantes, quienes, también, debían contribuir con el uno por ciento de sus beneficios (ordenanza nº21), cantidad que, incluso, debían aportar aquellos clérigos hermanados a la cofradía, quienes estaban además obligados a decir tres misas anuales (ordenanza nº33). Este ingreso de los comerciantes vino acompañado de la adquisición de la facultad jurisdiccional, fundamental, tanto para el afianzamiento institucional de la cofradía como para la potenciación de los intereses de los comerciantes y, sobre todo, de los propietarios de embarcaciones. En lo sucesivo, la cofradía hondarribitarra estaría dotada de capacidad jurisdiccional para conocer en todos los pleitos suscitados entre las tripulaciones y los propietarios de embarcaciones y entre los propios marineros, tanto en mar como en tierra. En adelante, en todos los pleitos habidos entre los cofrades conocerían los “Alcaldes de la mar”, oficiales nombrados al efecto por la cofradía, en vez de cualquier

fueron aceptadas por el poder político ya que constituían instrumentos de “encuadramiento social” de sus miembros más que medios de acción en contra del “orden establecido”. Véase: GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: “Las cofradías de oficios...”, op. cit., p. 40.

274 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 209-212.

otra instancia jurisdiccional civil o eclesiástica (ordenanza nº23). En suma, como más adelante se comentará, la Cofradía de Mareantes de San Pedro, única de este tipo existente a la sazón en Gipuzkoa, dotada de jurisdicción, se convertía en una institución similar a los consulados. Otras ordenanzas incidían en su afianzamiento institucional, ordenando que los Abades o mayordomos entrantes revisasen las cuentas de los salientes (ordenanza nº24) o que sus cofrades no pudieran nunca desligarse de la cofradía, condenando a penas pecuniarias a aquellos marineros que se empleasen en embarcaciones propiedad de ex-cofrades (ordenanza nº26). Con todo, otras ordenanzas como la nº28 repercutían en el fomento de los intereses de los propietarios de embarcaciones, ordenando que aquellos marineros que hubiesen contraído deudas con el maestre o propietario de alguna embarcación continuasen a su servicio hasta su completa devolución²⁷⁵. Todas estas ordenanzas evidencian que los propietarios de las embarcaciones trataban de defender sus intereses en un contexto de auge de la actividad del transporte marítimo, en medio de enfrentamientos entre potencias políticas vecinas (Castilla, Navarra, Inglaterra y Francia).

Las 34 ordenanzas redactadas hasta 1380 fueron suficientes para afrontar los problemas que surgían con el tiempo y para defender los intereses de sus cofrades y de la propia institución durante más de un siglo. En 1482 se inauguró una nueva etapa, que se extiende hasta 1566, en la que fue constante la redacción y el añadido de nuevas ordenanzas a las anteriores. Estas nuevas ordenanzas, además de incidir en el afianzamiento institucional de la cofradía y continuar amparando los intereses de los propietarios de embarcaciones, constituyen un buen exponente de la progresiva decadencia de la actividad transportista, al tiempo que otras actividades como la pesca alcanzaban cada vez mayor protagonismo. Significativamente, las ordenanzas redactadas este año de 1482 contenían dos que regulaban las apelaciones de las sentencias de los Alcaldes de la Mar de la cofradía (ordenanzas nº36 y 37) y siete que reglamentaban el empleo de distintos sistemas y tipos de redes en la captura de la sardina (ordenanzas nº38, 39, 40, 41, 42, 43 y 44). En 1487 se añadió otra ordenanza, la número 49, que regulaba el modo de ejecución de las sentencias del tribunal de la cofradía. Además de este florecimiento pesquero, las ordenanzas que posteriormente se fueron redactando aportan signos, tanto del incremento de las dificultades para materializar las contribuciones que las embarcaciones transportistas debían como de la progresiva dedicación a otras actividades de los transportistas, así como de la sustitución de sus servicios por transportistas foráneos. Efectivamente, la ordenanza número 50, redactada en 1492, autorizaba a los propietarios de las embarcaciones, en caso de necesidad, el empleo de las cantidades destinadas a la contribución de la cofradía en la compra de mercancías, siempre que se hiciese con testimonio de tres marineros; la 51, también de 1492, contemplaba varias medidas para conseguir el cobro de las contribuciones de los barcos dedicados al transporte al flete de puerto en puerto, sin recalar en Hondarribia; en 1496 se añadió la número 55 que mandaba que las embarcaciones dedicadas al corso y sus tripulaciones contribuyeran igual que las empleadas en otras actividades; la número 57, redactada en 1502, mandaba que los pleitos suscitados por deudas contraídas por los cofrades con la cofradía fuesen conocidos por su tribunal y no por ninguna otra instancia; la 58, también de 1502, imponía un derecho de un real a contribuir por toda embarcación que arribase al puerto de Hondarribia destinado a

275 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 212-214.

cubrir los gastos de balizamiento de la ría, imprescindible para la segura navegación de embarcaciones foráneas, que desconocían el trazado exacto de su canal; en 1506 se agregó la 59 que mandaba que los pilotos pagasen también por sus soldadas una contribución equivalente a los marineros²⁷⁶.

En 1512, además de algunas ordenanzas que evidenciaban las citadas transformaciones, como la número 64 que penaba el arrojado de lastre en el puerto, signo del incremento del tráfico mercantil, o la 69 que obligaba al empleo de marineros cofrades en las embarcaciones dedicadas a la pesca del litoral o al ataje, se redactaron otras que pretendían el fomento de los intereses de los pescadores. A tal fin, se impusieron varios monopolios y exclusivas que a la larga repercutieron en un menor desarrollo de la actividad pesquera en Hondarribia en comparación con otras villas como Getaria y Mutriku. Además de promover algunas medidas favorables al desarrollo pesquero, como la autorización y regulación de la venta al por mayor de sardina con destino a su exportación fuera de la villa (ordenanza nº60), o la imposición de un canon a todos los cofrades que permaneciesen más de un año sin hacerse a la mar (ordenanza nº62), otras suponían una severa restricción a la arribada al puerto de pescado capturado por pescadores de poblaciones vecinas, actividad, denominada abamporte, que resultó vital para el desarrollo de la industria conservera de las otras localidades citadas. La ordenanza número 61 imponía un derecho de dos blancas a cualquier pinaza de Biarritz que arribase al puerto y la 63 prohibía a las embarcaciones de la jurisdicción de San Sebastián la venta de pescado en el puerto sin permiso de los Abades de la cofradía. Por fin, en 1527, se añadieron otras dos ordenanzas que incidían aún más en el incremento de las limitaciones a la comercialización del pescado foráneo. La ordenanza número 72 ampliaba a todos los pescadores que acudiesen con sardina al puerto, procedentes de cualquier lugar de la costa vasca, la citada limitación impuesta a los pescadores del término de San Sebastián; de manera que en lo sucesivo podrían vender su sardina en el puerto únicamente con el permiso de los “Alcaldes cónsules de la mar” de la cofradía, quienes tomarían su decisión en función de la cantidad de sardina aportada por los pescadores locales y de la necesidad de abastecimiento alimenticio de la población de la villa. La 73, por su parte, contemplaba que las pérdidas económicas que la precedente ordenanza pudiera ocasionar al arrendador de la lonja municipal, establecimiento que gozaba del monopolio del pesaje de todas las mercancías que arribaban al puerto y del correspondiente cobro de derechos, le fueran sufragadas del fondo de la cofradía²⁷⁷.

De forma similar a lo sucedido en Hondarribia, el auge del tráfico mercantil debió incentivar a los mareantes, sobre todo, a los propietarios de embarcaciones de Deba -una de los principales terminales de las rutas procedentes de Castilla al mar- a institucionalizar su Cofradía de Mareantes de Nuestra Señora de Iciar. Pero en este caso se dispone de más datos para el conocimiento de este proceso. Efectivamente, el concejo de Deba, desde fines del siglo XIV, emprendió la redacción de ordenanzas municipales que repercutieron en la monopolización en su beneficio de la explotación de los recursos marítimos más inmediatos y de mejor accesibilidad. El puerto de Deba era de por sí muy poco apto para el mantenimiento

276 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 214-222.

277 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 222-226.

de un sector pesquero fuerte, lo cual, unido a las restricciones impuestas por el concejo, debió motivar que la salida al exterior de sus vecinos, es decir, su empleo en actividades marítimas que se desarrollaban lejos de su lugar de origen, como el transporte marítimo, fuese su principal y, en ocasiones, única salida. En suma, la tantas veces citada proyección marítima vasca, como se irá viendo, fue motivada, no sólo por las óptimas condiciones existentes para el desarrollo de las actividades marítimas -disponibilidad de hierro y madera en abundancia, existencia de mano de obra adiestrada, una posición y situación geográficas envidiables y la pertenencia al mayor imperio político de la época-, sino por las restricciones impuestas a su desarrollo, primeramente, por los concejos y otras entidades políticas y agravadas después por las aplicadas en respuesta por las cofradías.

Las ordenanzas municipales de 1394, además de someter a tasas los precios de los productos de primera necesidad -sidra, cereales, etc.- que llegaban al puerto (ordenanza nº21), restringían las reventas de pescado fresco, especialmente de la procedente de fuera (ordenanza nº34). Posteriormente se fueron añadiendo nuevas ordenanzas que agudizaban las restricciones. La ordenanza 54, redactada en 1412, mandaba que todos los cereales que arribasen al puerto fuesen conducidos, obligatoriamente, a la lonja municipal para su posterior comercialización. Pero en las añadidas en 1434 se autorizaba la conducción de los cereales a cualquier lonja particular aunque para su extracción fuera de Deba debían precisar del permiso concejil (ordenanza nº94). Además, la 95 limitaba las cantidades de cereales a comprar al por mayor, de manera que, en caso de exceder la cantidad necesaria para el consumo propio, el comprador contaba únicamente con un plazo de diez días para su reventa. Más allá de estas restricciones impuestas al tráfico de cereales, con la excusa de perseguir el desarrollo del fraude, se impuso la obligatoriedad del permiso concejil para que los barcos foráneos pudiesen arribar y zarpar del puerto (ordenanza nº61). Además, la ordenanza 105, con la excusa de acabar con los abusos cometidos por particulares, imponía la precisión de solicitar el permiso concejil para pescar en la ría del Deba, de manera que, en lo sucesivo, podrían hacerlo quienes dispusieran del citado permiso empleando al efecto redes barrederas. Por fin, la ordenanza 126, añadida en 1511, imponía la obligatoriedad del pesado en la lonja de todo el pescado fresco que arribase al puerto, prohibiendo su venta al por menor a un precio distinto al fijado en la lonja²⁷⁸.

Significativamente, a los pocos años de la redacción de estas restrictivas ordenanzas municipales, “...por dar orden al oficio de marear e maestros e mareantes de las naos e otros navios de la dicha villa...” de Deba, concluyeron el proceso de institucionalización de su Cofradía de Nuestra Señora de Iciar, cuyas ordenanzas obtuvieron en 1448 la sanción real. El contenido de las 19 ordenanzas de la cofradía no era, ni mucho menos, tan ambicioso como en el caso de Hondarribia, lo cual debió contribuir a que alcanzaran la aprobación real. Ello implica un mayor pragmatismo de los mareantes de Deba, quienes prefirieron redactar unas ordenanzas mucho menos explícitas y comprometidas a fin de alcanzar su confirmación real, con lo que obtenían un grado de autoridad inalcanzable por ordenanzas no sancionadas por el rey, por mucho que sus contenidos fuesen más vehementes y exactos. Además de regular las características organizativas y las funciones piadosas y asistenciales de la cofradía, estas

278 A.M.D., Libro V.

ordenanzas, igual que en Hondarribia, también, imponían contribuciones a sus miembros (ordenanza nº8). Concretamente, los propietarios de todas las embarcaciones dedicadas al comercio-transporte o al corso y los cofrades empleados en ellas deberían contribuir el 1% de sus ganancias. Los pescadores, en cambio, debía pagar tan sólo el uno por doscientos (0,5%) de sus beneficios, signo inequívoco de que los beneficios de esta última actividad eran mucho menores en comparación con otras que se desarrollaban en la villa. Por su parte, aquellos cofrades que no navegasen debían aportar tres blancas viejas mensuales, pues, tal como especificaba la ordenanza 17, la cofradía, aparte de los mareantes y pilotos, estaba integrada por calafates, carpinteros y herreros, es decir, los oficios vinculados a la construcción naval.

De igual manera, además de los intereses de los mareantes, es decir de los marineros y pescadores, las ordenanzas de la cofradía amparaban, sobre todo, los intereses de los propietarios de las embarcaciones dedicados al comercio y transporte²⁷⁹. Así, ordenaban que los mayores o mayordomos de la cofradía realizasen actos de reconciliación, tanto entre cofrades enfadados por causas leves (ordenanza nº14) como en los casos en que un cofrade quisiese querellarse contra otro, quien debería permanecer ocho días sin acudir a los tribunales en espera de que las acciones de los mayores surtieran su efecto reconciliador (ordenanza nº13). Los mayores, cuya elección era controlada por los propietarios de las embarcaciones, tenían, además, la facultad de examinar, tanto a los nuevos candidatos que deseaban su ingreso en la cofradía (ordenanza nº19) como el estado físico de los cofrades, cuya edad o achaques podían constituir un impedimento para su empleo en las actividades marítimas (ordenanza nº11)²⁸⁰. Efectivamente, el sector predominante de la Cofradía de Nuestra Señora de Iciar fue el de los propietarios de embarcaciones dedicados al transporte al flete, especialmente de lanas procedentes de Castilla, pues la actividad pesquera fue siempre secundaria debido a la difícil accesibilidad del puerto de Deba. Tanto es así que la progresiva decadencia de la actividad transportista guipuzcoana, acaecida a lo largo del siglo XVI, y a la creciente reducción del tráfico lanero de Deba, absorbido por las plazas mercantiles más activas como Bilbao, San Sebastián, San Juan de Luz y Bayona, motivó la crisis y extinción de la cofradía de Nuestra Señora de Iciar de Deba.

Como en anteriores ocasiones se ha citado, los síntomas de esta crisis eran evidentes a principios del siglo XVII y se manifestó en la división entre los dos sectores más predominantes de la cofradía: los propietarios de las pequeñas embarcaciones de transporte y los de las chalupas de pesca. Para 1615, el tráfico lanero era el principal sostén de las seis únicas zabras de Deba dedicadas al transporte. Su estado decadente queda aún más patente si se tiene en cuenta que se dedicaban al transporte de la lana a los puertos de San Juan de Luz y San Sebastián y no a su destino final. De manera que la imposición de un nuevo derecho en el primero de los puertos puso en entredicho la pervivencia, incluso, de este tráfico. Los

279 La ordenanza nº18 claramente especificaba, "...que esta dicha cofradía e ordenanças avemos hordenado e hordenamos e las queremos continuar e continuaremos con buena yntençion de acresçentar servicio de dios e de nuestro señor el rey e adelatar su justiçia e acresçentar e guardar la paz e sosiego e bien publico de la dicha villa e comercio e mareantes e pueblos de ella e no por otra arte mala ni por levatar vanderia ni sostener ruydo ni escandalo ni otra cosa que sea en deservicio de dios e del dicho señor rey ni cosa que pueda redundar en daño de la dicha villa e pueblos de ella..." (A.M.D., Libro VI).

280 A.M.D., Libro VI.

propietarios de las citadas zabras, a fin de abaratar los costos del transporte y conseguir de ese modo un mayor margen de competitividad, comenzaron a enrolar marineros ajenos a la cofradía y, por tanto, no sujetos a sus contribuciones. La respuesta de los marineros de Deba hermanados en la cofradía no se hizo esperar: en una junta de la cofradía de abril de 1615, a la que no concurrieron los propietarios de las embarcaciones de transporte, acordaron que, en lo sucesivo, los dueños de cualquier embarcación únicamente enrolasen marineros hermanados en la cofradía y, por tanto, sujetos a sus contribuciones²⁸¹. Esta declaración de guerra a los intereses de los propietarios de los pequeños mercantes de Deba es un buen exponente de la decadente situación de la actividad transportista. Tanto es así que los propietarios de las zabras, dedicadas al transporte de la lana, no sólo no fueron capaces de evitar la convocatoria de la citada junta, celebrada sin su asistencia, sino que reunidos por su cuenta en septiembre del mismo año alcanzaron un acuerdo que en nada lesionaba al adoptado meses antes por la cofradía. Efectivamente, este acuerdo, por una parte, contemplaba un aumento de las tarifas de los fletes a pagar por los comerciantes de lanas a los propietarios de las embarcaciones, a fin de que los comerciantes fueran también partícipes, en parte, de la elevación sufrida por los costes del transporte a partir del nuevo impuesto aplicado en San Juan de Luz. Por otra, contenía una especie de guerra comercial contra los comerciantes de San Juan de Luz, pues imponía un nuevo impuesto en beneficio de la cofradía de diez ducados por cada saca de lana destinada a San Sebastián y de veinte por cada una destinada a San Juan de Luz²⁸².

En suma, en vez de enfrentarse a los demás sectores de la cofradía, los propietarios de las zabras de Deba, conscientes, quizás, de su delicada situación y débil capacidad de presión, adoptaron un acuerdo que, primeramente, beneficiaba aún más a la cofradía, en segundo lugar, trataba de traspasar a los comerciantes los efectos del encarecimiento del transporte, en tercer lugar, iniciaba una inútil ofensiva comercial contra el nuevo impuesto establecido en San Juan de Luz, y, en resumidas cuentas, que no contribuía en nada más que en la reducción de la competitividad de los transportistas de Deba y en la agudización de la decadencia comercial de la villa. El agravamiento de las dificultades del sector transportista tras el estallido de la guerra entre Francia y España en 1635 debió precipitar la crisis de la Cofradía de Mareantes de Nuestra Señora de Iciar, que en fecha indeterminada de mediados del siglo XVII acabó por extinguirse. Subsistió únicamente la hermandad o congregación de marineros-pescadores y propietarios de embarcaciones que años más tarde, hacia 1674, inició un nuevo proceso de institucionalización que se describirá más adelante. De la antigua Cofradía de Mareantes sobrevivió, también, la costumbre de la celebración de fiestas anuales, llamadas de “las Cofradías”, cada primer lunes después del cuarto domingo de agosto y de una misa anual el día de la Asunción, 15 de agosto, en el santuario de Nuestra Señora de Iciar, hasta que en 1743 se “refundó” la Cofradía de Nuestra Señora de Iciar, de carácter exclusivamente piadoso, destinada a potenciar la devoción hacia la virgen de Itziar, muy extendida entre los hombres del mar²⁸³.

281 A.H.P.G., 2/1965.

282 A.H.P.G., 2/1965. Véase el documento nº5 del Apéndice Documental.

283 En el prólogo de las nuevas ordenanzas de esta renovada congregación, exclusivamente piadosa, contenidas al inicio del “Libro de la Cofradía de Nuestra Señora de Iciar” bajo el epígrafe de: “Estatutos de la Cofradía de Nuestra

La redacción de ordenanzas municipales de carácter restrictivo constituyó, también, el acicate para la institucionalización de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Getaria. En anteriores capítulos se ha descrito el proceso de acaparamiento de los recursos marítimos emprendido durante la segunda mitad del siglo XV por el concejo de Getaria. Así, en 1452 obtuvo una Real Cédula que ordenaba que, en lo sucesivo, la pesquería de la bahía de Malkorbe fuese arrendada por el concejo²⁸⁴, acotando la pesca en beneficio de unos pocos poderosos propietarios de grandes redes de arrastre y capaces de hacer frente a los gastos del arrendamiento. El resto de la mayoría de vecinos pescadores-marineros se veían obligados a pescar en aguas más alejadas de la bahía y, a la vez, de menor productividad. Con todo, la acción impositiva del concejo se extendió incluso a las pesquerías realizadas fuera de la bahía, afectando a las capturas económicamente más interesantes. Efectivamente, las ordenanzas municipales redactadas entre 1464 y 1475 mandaban que, en lo sucesivo, competía al concejo la venta de las ballenas cazadas por sus vecinos y el reparto entre los interesados de los beneficios, correspondiendo la mitad al concejo en pago de sus “servicios”²⁸⁵. En suma, la mayoría de los vecinos de Getaria perdían progresivamente su capacidad para el disfrute de los recursos marítimos más inmediatos en beneficio del concejo y de unos pocos poderosos linajes estrechamente vinculados al gobierno municipal. Este hecho debió incentivar a sus marineros-pescadores, al igual que en las restantes localidades costeras, desprovistos de futuro en su entorno inmediato, a buscarse la vida en actividades más lucrativas desarrolladas muy lejos, como el transporte marítimo o las pesquerías transoceánicas. De manera que la señorialización y monopolización de los principales recursos económicos del litoral permitió la “liberación” de la abundante mano de obra precisa para el desarrollo de las actividades marítimas guipuzcoanas en aguas lejanas y que constituyó la base social de la “gloriosa” proyección marítima guipuzcoana. Al mismo tiempo impulsó a los pescadores a emprender la institucionalización de su cofradía.

De hecho, algunos años más tarde, en marzo de 1537, la Cofradía de San Pedro de Getaria inició un pleito contra el concejo ante el alcalde de la villa, demandando que ambas partes, el concejo y los pescadores, se encargasen de la comercialización de la mitad que les correspondía de la captura de cada ballena. Por supuesto, el alcalde de Getaria sentenció a favor del concejo lo que impulsó a la Cofradía a apelar ante el Corregidor de Gipuzkoa. En noviembre de 1537, el Corregidor atendió a las demandas de los pescadores sentenciando que cada parte se encargara de la comercialización de la mitad de las ballenas que se capturasen en la villa²⁸⁶. El concejo apeló a la Chancillería de Valladolid reclamando el íntegro

Señora de Yciar, llamada del Tesoro, dedicada a su devotísima y milagrosa ymagen, fundada el año de 1743" que a fin de potenciar la devoción de la virgen de Iciar se reunieron el vicario y el concejo de Deva y "...teniendo presente, que aunque en lo antiguo hubo Cofradía, solo se conserva la memoria con la celebridad de la fiesta principal con el nombre de las Cofradías, el lunes primero del quarto domingo de agosto con misa del día de la gloriosa Asumpcion de Nuestra Señora; Comformemente han deliberado restablecer dicha Cofradia..." (A.H.D.S.S., Itziar: Nuestra Señora. Libro de la Cofradía de Nuestra Señora de Iciar. Constituciones y Cuentas (1743-1747)).

284 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 169-173.

285 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 755-1 L. 135.

286 "...cada y quando que en la dicha villa de Guetaria se mataren vallas de las cuales pertenece la mitad al concejo

cumplimiento de sus ordenanzas municipales, tal como se venía haciendo desde tiempo “inmemorial”. Con todo, a principios de 1538, la Chancillería emitió su sentencia confirmatoria de la del Corregidor. La tardanza de la reacción de los pescadores-marineros de Getaria frente a las tendencias señorializadoras del concejo, surgida 62 años después de la redacción de las ordenanzas municipales relativas a la comercialización de las ballenas exclusivamente por el concejo, podría ser motivo para dudar de la hipótesis de la relación existente entre la redacción de las ordenanzas municipales, de contenidos señorializantes, y la institucionalización de las cofradías. Pero el caso de Getaria contiene otros datos que no hacen más que confirmar la estrecha relación existente entre ambos procesos. Efectivamente, la fecha del inicio del pleito entre la Cofradía de San Pedro y el concejo de Getaria, 1537, no es baladí. Coincide con el inicio de un acontecimiento de capital importancia en la historia pesquera de Gipuzkoa: la llegada de nuevas redes de pesca, de cuño capitalista, aportadas por emigrantes procedentes de Niza, que llegaron a las costas de Zarautz y Getaria en torno a 1537. Aportaron nuevas redes barrederas que pronto fueron aplicadas por los arrendadores de la pesquería municipal y, además, otras grandes redes llamadas “almadrabas”, que, tal como se describía en el capítulo de la pesca del litoral, rompían la viabilidad de las técnicas de pesca empleadas por la mayoría de los pescadores que, de ninguna manera, podían permitirse la adquisición de alguna de las citadas redes novedosas. Es decir, las nuevas redes, tan perniciosas para los pescadores comunes privados del disfrute de la pesca de la costa de Getaria, monopolizada por el concejo desde 1452, fueron rápidamente adquiridas por los pocos y poderosos arrendadores de este monopolio.

El descenso de los ingresos que este hecho ocasionaba a la mayoría de los pescadores comunes de Getaria, hermanados en la Cofradía, debió impulsarles a entablar el pleito que se acaba de describir en contra del concejo de la villa, con el propósito de paliar dicho descenso mediante el logro de la comercialización de la mitad de las ballenas que capturasen. Con todo, y a pesar de la citada sentencia favorable obtenida en 1538 en la Chancillería, en 1542 los pescadores de Getaria, en unión con los de Orio y Zarautz, iniciaron una nueva demanda, esta vez, ante la Provincia, en contra de los dueños y usuarios de las nuevas redes procedentes de Niza²⁸⁷. Esta vez, gozaron del apoyo de las autoridades de la Provincia que veían en la aplicación de estas nuevas artes de pesca una merma del abastecimiento barato de pescado fresco de los sectores populares y pequeños consumidores de Gipuzkoa. La Provincia sentenció en 1545 en contra del empleo de las nuevas redes, pero sus usuarios apelaron en 1546 a la Chancillería de Valladolid²⁸⁸. Este tribunal ordenó la devolución de las redes aprehendidas por las autoridades de la Provincia pero no derogó las sentencias de prohibición de su uso emitidas por la Provincia. Con todo, la oposición de los pescadores de Getaria, agrupados en la Cofradía de San Pedro, y contando con el apoyo de la Provincia, constituyó un importante obstáculo para la inversión de más capitales en la adquisición y uso de las

de la dicha villa e la otra mitad a los dichos cofrades de la cofradia de San Pedro de los pescadores e puedan vender e vendan cada uno su parte como cada uno quisiere y bien visto le fuere sin que los unos a los otros ni que los otros a los otros pongan estorbo ni ynpedimento alguno en ello...” (A.R.CH.V., Pleitos Civiles, escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fencidos, C. 755-1 L. 135).

287 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/10 (4DP8).

288 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 259-4.

nuevas redes por los poderosos inversores pesqueros de Getaria, lo cual acarrió la limitación de este intento de renovación capitalista de la pesca. Es decir, la Cofradía se convertía, en aras a garantizar la igualdad de sus miembros, en un elemento más que perjudicaba al desarrollo de las actividades marítimas más inmediatas de la costa de Gipuzkoa, abocando a sus vecinos a buscarse su porvenir en otras actividades desarrolladas lejos de sus aguas.

Esta especie de victoria obtenida por la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Getaria, a pesar de contar, a la sazón, de una estructura institucional muy débil, consistente en un mayordomo elegido anualmente para administrar los fondos de la cofradía, destinados, entre otras, a sufragar los gastos derivados de los citados pleitos, debió motivar que sus miembros no juzgaran oportuno ahondar en su proceso de institucionalización. De manera que continuó siendo una mera hermandad a pesar del uso del nombre de cofradía, carente de ordenanzas escritas ni confirmadas por autoridad alguna hasta bien entrado el siglo XVII, como más adelante se comentará. Tanto es así que en la encuesta realizada en 1599 por orden del rey para averiguar el estado y las características organizativas de las pesquerías que se desarrollaban en el litoral guipuzcoano, los testigos presentados de Getaria y de otras localidades vecinas afirmaban que en dicha villa no existía cofradía alguna²⁸⁹.

Quizás, el ejemplo más significativo de la institucionalización experimentada por las cofradías como reacción al proceso de señorialización y acaparamiento de los recursos emprendido por los concejos sea el de San Sebastián. Las ordenanzas municipales de esta villa fueron redactadas y confirmadas por los Reyes Católicos en 1489. Contenían severas restricciones impuestas a la libre comercialización, tanto del pescado capturado por sus vecinos pescadores como de los víveres importados por vía marítima, todo ello a fin de evitar los descontentos sociales que pudiesen sobrevenir del encarecimiento de estos productos de primera necesidad. Ciertamente, el objetivo de estas restricciones era garantizar el orden y la paz social del municipio y de ninguna manera la aplicación de medidas legislativas favorables a los pequeños consumidores a fin de que no fueran víctimas de la rapiña de los comerciantes y los pescadores. Ello se evidencia en que incluían, además, ordenanzas que sometían a tasas las cuantías de los salarios a cobrar por los trabajadores de la villa (ordenanzas nº 48 y 49), con lo que se garantizaba la disposición de abundante mano de obra barata a emplear en las explotaciones agrarias, pesqueras, industriales y comerciales controladas por la élite concejil. En este contexto de congelación de los salarios las citadas medidas tendentes a asegurar el barato abastecimiento de productos alimenticios cobran su sentido real y al mismo tiempo diametralmente opuesto a cualquier propósito de mejora social. De manera que resultaba imprescindible procurarse de medios para el barato abastecimiento alimenticio a fin de que continuara perviviendo una amplia disponibilidad de mano de obra barata. Además, para granjearse la sumisión a los contenidos de las ordenanzas de los sectores populares de la villa, que se valían de sus hermandades para presionar en el concejo en beneficio de sus intereses, algunas de ellas reafirmaban las prohibiciones reales en contra de la constitución de hermandades y cofradías, reputadas de ligas y monopodios. Estas ordenanzas provocaron gran descontento entre los sectores populares del vecindario de San Sebastián, quienes iniciaron un pleito en la Chancillería de Valladolid en demanda de la supresión de los artículos 48 y 49 de

289 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit.

las ordenanzas. Acusaban a los miembros de la élite gubernamental de la villa de procurar la congelación de sus salarios al tiempo que encarecían a su gusto los precios de las cosechas de vino chacolí, sidra, etc., que ellos mismos producían. En consecuencia, los Reyes Católicos emitieron en 1491 una Real Ejecutoria ordenando que la imposición de las tasas debiera ser general, no sólo aplicado a los salarios, sino, también, al precio de venta de todos los productos alimenticios y mercaderías comercializadas en la villa²⁹⁰.

Este mismo año de 1491, los pescadores de San Sebastián obtuvieron la autorización real de las ordenanzas de su Cofradía de Mareantes de San Pedro. Paralelamente, los comerciantes y propietarios de embarcaciones también alcanzaron la confirmación de las ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina²⁹¹, institución antecesora del Consulado de San Sebastián que se estudiará después. Este hecho pudiera parecer, en principio, una total victoria de los intereses de los mareantes agrupados en dichas instituciones frente a los propugnados por las autoridades de San Sebastián, pero nada más alejado de la realidad. Los Reyes Católicos, no solo no suprimieron con su Real Ejecutoria de 1491 las ordenanzas municipales lesivas a los intereses populares, sino que al comienzo de las ordenanzas de ambas cofradías añadieron la ordenanza municipal que prohibía la formación de ligas y monopodios. En resumen, tanto las autoridades municipales y reales, como los propios mareantes, en vez de recurrir al enfrentamiento directo en defensa de sus intereses contrapuestos, optaron por la transacción y el consenso. Los mareantes accedían a la tasación de sus salarios a cambio de que las tasas afectaran también a los precios de los productos alimenticios negociados en la villa. A cambio, obtenían la autorización de su Cofradía de San Pedro, institución que, en lo sucesivo, defendería sus intereses, pero que al mismo tiempo serviría de eficaz órgano de control en manos de las autoridades de la villa, pues, tal como las ordenanzas municipales ordenaban, quedaban prohibidas las reuniones de las cofradías sin previa autorización concejil.

Las ordenanzas municipales de 1489 provocaron que las diversas hermandades y cofradías de distintos oficios existentes en San Sebastián emprendieran diversas gestiones y maniobras a fin de amparar los intereses de sus miembros. Algunas de estas maniobras se desarrollaron dentro de los cauces legales, caso de las emprendidas por los pescadores, quienes procedieron a obtener la confirmación real de sus ordenanzas a inicios de 1491²⁹². Eran un conjunto de siete ordenanzas que posteriormente conocieron algunas enmiendas por parte del concejo de la villa, siendo definitivamente aprobadas con sus enmiendas por el Corregidor. Se trataba de unas ordenanzas que no lesionaban de ninguna manera los intereses señoriales y los monopolios impuestos por el concejo, al contrario, obligaban a los cofrades a su aceptación. Además de establecer el nombramiento de los mayordomos y de los sustitutos, apenas regulaban la actividad pesquera en sí, limitándose a mandar en el artículo sexto que ninguna embarcación debía entorpecer la pesca a otra que estuviese anteriormente anclada y pescando en determinada cala. Apenas regulaban la venta de las capturas, estrictamente reglamentada

290 A.R.Ch.V., Pleitos Civiles, Zarandona y Balboa, Fenecidos, C. 746,3.

291 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2332.

292 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 581. Aparecen transcritas en: IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit.

por las ordenanzas municipales. La única salvedad añadida por el tercer artículo de las ordenanzas, autorizaba a los pescadores a vender el besugo y otros pescados delicados directamente desde sus embarcaciones sin necesidad de proceder a su descarga. Pero debían venderse al precio establecido por el primero que comenzase a vender. Las restantes ordenanzas se limitaban, en primer lugar, a imponer derechos al pescado con destino a la satisfacción del gasto de mantenimiento de la lumbre que la cofradía mantenía a su costa para que sirviera de faro durante la noche: el cuarto artículo mandaba que toda embarcación de pesca de la villa, incluidas las pertenecientes a la comunidad de Pasai Donibane, perteneciente a la jurisdicción de Hondarribia, debían contribuir el 4% de los ingresos de la venta al por mayor de sus capturas; las embarcaciones pesqueras foráneas debían en cambio únicamente el 2% de los ingresos de venta al por mayor, rebaja que, de alguna manera, pretendía atraer su arribada (ordenanza nº5).

En segundo lugar, como se mencionaba, procuraban la salvaguarda de los intereses monopolistas de cuño señorial del concejo: con la excusa de garantizar la pesca con caña, efectuada por niños y ancianos, prohibían el uso de redes en el entorno inmediato del puerto, autorizándolo únicamente al arrendador de la pesquería municipal (ordenanza nº2); prohibían, también, el uso de palangres en un espacio de cuatro leguas desde tierra, impidiendo de esa manera cualquier actividad pesquera de entidad que lesionase los intereses de los arrendadores de la pesquería municipal, todo ello con la excusa de las consecuencias perniciosas que los palangres acarrearían a la pesca, arte mucho menos dañino que las grandes redes de arrastre empleadas por los arrendadores de las pesquerías (ordenanza nº 7).

Otras asociaciones, en cambio, optaron por medidas de presión y de fuerza ilegales. Este conflicto entre el concejo de San Sebastián y las distintas hermandades y cofradías empujó a la Corona a enviar al licenciado Álvaro de Porras, juez pesquisidor, que dio el visto bueno a las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro recientemente confirmadas con las enmiendas añadidas por el concejo. Estas ordenanzas con el visto bueno del licenciado Porras serían nuevamente confirmadas por los Reyes Católicos en el mes de noviembre. Pero mientras se producían estas gestiones en la Corte, la persistencia de los conflictos y comportamientos fuera de la ley motivó que fuese enviado a San Sebastián un nuevo juez pesquisidor, el bachiller Diego Arias de Anaya. Inmediatamente procedió a la aplicación de medidas muy severas e indiscriminadas, ordenando la supresión de todas y cada una de las cofradías y hermandades existentes a la sazón en la villa, entre ellas también la Cofradía de San Pedro. Pero esta drástica medida no satisfizo ni a los dueños de los pesqueros y pescadores, ni al concejo de San Sebastián. Tal como exponían en la petición de restablecimiento de la Cofradía, conjuntamente elevada a la Corte, la Cofradía de San Pedro ejercía dos funciones de carácter vital para el desarrollo de las actividades marítimas de la villa: mantenía a su costa permanentemente encendida la hoguera que señalizaba la ubicación del puerto de San Sebastián, lo que constituía un elemento diferenciador de primer orden para atraer a su puerto a las embarcaciones que acudiesen a la costa vasca; y su mayordomo solventaba sumariamente, sin figura de juicio, las disputas que estallaban entre los interesados en la pesca, lo que constituía un eficaz procedimiento de dominio sobre los pescadores ejercido por el concejo que controlaba los nombramientos de los mayordomos de la Cofradía²⁹³.

293 “...et por parte de la dicha villa et de los dichos maestros et pescadores nos fue fecha relación deziendo que por

El concejo de San Sebastián y los pescadores, aprovecharon la ocasión del reinicio en el Consejo de Castilla de las gestiones, desencadenado a raíz de la presentación de su petición, para procurar la aprobación regia de unas nuevas ordenanzas de la Cofradía de San Pedro. La maniobra urdida por el concejo y la Cofradía fue exitosa pues las nuevas ordenanzas fueron definitivamente confirmadas por los Reyes Católicos, presumiblemente hacia fines de 1491, pues el documento carece de fecha. El conjunto de 25 nuevas ordenanzas incluía al inicio dos ordenanzas municipales de San Sebastián que prohibían, bajo severas penas, la formación de nuevas cofradías, la celebración de juntas de cofrades sin permiso de los alcaldes de la villa, así como las acciones de presión ejercidas por dichas instituciones en las reuniones del concejo (ordenanzas nº1 y 2). El objetivo de esta inclusión era doble, por una parte, recalcar que sin el consentimiento del concejo quedaban prohibidas las juntas de las cofradías, así como su propia existencia, y, por otra, obtener el favor de las autoridades reales para que procedieran a confirmar las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro sin temor a que se convirtiera en un monopolio o instrumento de presión en contra de los intereses del concejo y, por extensión, de la Corona.

Las restantes ordenanzas, además de sus funciones religiosas, festivas y asistenciales (ordenanzas nº10, 11, 12, 15, 16 y 17), establecían los procedimientos de elección y de evaluación de la gestión económica de los mayordomos (ordenanza nº4), a quienes correspondía la custodia de los caudales de la Cofradía (ordenanza nº24), así como los salarios correspondientes a los distintos cargos (ordenanza nº25). Regulaban, también, los procedimientos de venta del pescado aportado por los cofrades (ordenanza nº7, 8, 9, 19, 20 y 21) que se debían aplicar, incluso, en la venta de las capturas aportadas por foráneos (ordenanza nº22), siempre de acuerdo con los contenidos de las ordenanzas municipales que versaban sobre esta materia. Apenas hacían alusión a los procedimientos de pesca en sí, regulando únicamente la captura y venta de cebo para la pesca (ordenanza nº18). Por supuesto, reglamentaban, también, el encendido de la hoguera señalizadora (ordenanza nº13) y los derechos que para su mantenimiento percibía la Cofradía: toda embarcación procedente de pesquerías alejadas debía aportar el 1% de sus ganancias, toda embarcación dedicada a la pesca del litoral el 2% y todo pescador cofrade empleado en barcos mercantes el 1% de sus ingresos (ordenanza nº14). Con todo, la principal diferencia con las anteriores ordenanzas era que las nuevas contemplaban las funciones jurisdiccionales de los mayordomos de la Cofradía (ordenanza nº3, 5, 6 y 23), extremo que será analizado más adelante.

Los pescadores de Orio, a diferencia de los de San Sebastián, optaron por una vía mucho menos directa y a la vez más encubierta para alcanzar la deseada institucionalización de su Cofradía de San Pedro. En 1520 estalló un conflicto entre el conjunto de los pescadores de Orio y el cabildo de su parroquia de San Nicolás a raíz de la entrega a esta institución del 1% de las ganancias obtenidas en la pesca. El cabildo pretendía que dicha contribución fuese entregada en su totalidad al mayordomo de la fábrica de la parroquia, mientras que los

los dichos maestros et pescadores se habia fecho et fazia una alla et lumbre para que los nabios que con fortuna venian de la mar conosçiesseen el dicho puerto e que asi mismo por su mayordomo heran determinadas las diferencias y contiendas que del dicho oficio de pescar en la mar nasçian ni luenga pleyto ni fatiga de costas salbo solamente sabida la verdad..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 581).

pescadores argumentaban que no tenían ninguna obligación con la parroquia, pues desde hacia pocos años habían comenzado a disponer de un Mayoral que recaudaba dicha contribución que repartía en limosnas voluntarias a la parroquia y a la ermita de San Martín, en obras pías, ayuda de pobres, misas, etc. Para evitar los gastos de un pleito, ambas partes acordaron someterse al arbitraje del bachiller Miguel Pérez de Erbeeta, vecino de San Sebastián. Su sentencia arbitral es realmente significativa acerca del contenido real de este conflicto, pues mandaba que, en lo sucesivo, todas las cantidades de dinero que los pescadores de Orio destinasen para limosnas destinadas a santuarios fuesen entregadas al mayoral de su cofradía, quien lo entregaría íntegramente al mayordomo de la fábrica de la parroquia²⁹⁴.

Efectivamente, hay serios indicios para apoyar la hipótesis de que este conflicto no fue más que un acto ficticio urdido para alcanzar la legalización de la Cofradía de San Pedro de Orio. En primer lugar, este proceso se sustanció en una circunstancia muy especial en la que uno de los clérigos beneficiados de la parroquia de Orio, Juan de Echabe, era, a la sazón, el Arcipreste de la provincia de Gipuzkoa en la diócesis de Pamplona y, por tanto, juez eclesiástico que conocía en primera instancia en todas las causas de ámbito eclesiástico. Por tanto, el arbitraje encomendado al bachiller Erbeeta se hizo, no sólo con el beneplácito expreso de la Cofradía de San Pedro y del cabildo parroquial de Orio, sino también con el otorgado por el principal juez eclesiástico residente en Gipuzkoa. En segundo lugar, la sentencia arbitral, consentida por todas las citadas partes, supuso, de hecho, el reconocimiento y la aprobación eclesiástica de la existencia de la Cofradía de San Pedro. En tercer lugar, el hecho de que la citada sentencia arbitral no fuera recurrida, especialmente, por parte de la Cofradía, a pesar de que su contenido se oponía totalmente a las pretensiones que aparentemente la impulsaron a pleitear en contra del cabildo, pues mandaba que, en lo sucesivo, los cofrades debían entregar una limosna obligatoria a la parroquia, hace pensar en la existencia de un objetivo oculto tras este pleito. En cuarto y último lugar, el que la Cofradía de San Pedro se aviniera al arbitraje cuando su oponente, la parroquia, carecía de prueba alguna que apoyara su pretensión de que le pertenecía en exclusiva la percepción de la limosna que los pescadores destinaban a obras pías, afianza la hipótesis mencionada. En suma, la pretensión de la parroquia de beneficiarse en exclusiva y de forma obligatoria de las

294 “...Fallo que ante todas cosas debo mandar e mando al dicho Pedro de Urrezmendi, Cristóbal de Aganduru e a los otros pescadores sus consortes, que hayan de acudir e acudan dentro en veinte dias primeros siguientes al Mayoral de su Cofradía con todo lo que se fallare que han sacado para los santos y está por gastar, para que lo tal se gaste por mano del dicho Mayoral en la dicha iglesia parroquial de San Nicolás de Orio e en su fábrica e obras; que a los dichos pescadores bien visto será, con acuerdo, consejo e parecer del dicho vicario, sin que dello se de cosa ni parte alguna a santos ni pobres ni por misas, pues la dicha iglesia de San Nicolás es iglesia parroquial e los dichos pescadores viven y moran en la dicha parroquia donde oyen los oficios divinos e toman e resciben los sacramentos. E así bien fallo que debo mandar e mando que las veces que aquí adelante sacaren de la pesca que ficieren para santos, que con todo lo tal los dichos pescadores sean tenidos e obligados a dar e acudir con todo ello al dicho su Mayoral, porque los dichos pescadores por su mano dél con acuerdo, consejo y parecer del dicho vicario pueda poner en la dicha iglesia parroquial de San Nicolás de Orio y su fábrica y obras, que bien visto les será, sin que de lo tal partan a pobres ni hermitas ni distribuyan en misas cantadas ni rezadas ni en otra cosa pía que sea fuera de la dicha iglesia, e que debo declarar y declaro e mando que la dicha iglesia ni su vicario, beneficiados e manobreros no puedan apremiar ni apremien a los dichos pescadores a que con lo que así sacaren para los santos hayan de acudir a los Mayordomos de la dicha iglesia salvo que los dichos pescadores agora e de aquí adelante las veces que para los santos sacaren hayan de acudir al dicho su Mayoral e por su mano gasten lo tal segun arriba es dicho e declarado...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 152-153).

limosnas de los pescadores no sería más que la causa aparente de este pleito, siendo su objetivo real el establecimiento de un acuerdo entre ambas partes enfrentadas, por el que la Cofradía alcanzaba su confirmación eclesiástica y el cabildo conseguía una nueva fuente de ingresos imprescindible para la acometida de las obras de fábrica de la iglesia parroquial. De hecho, en lo sucesivo, el documento con los autos y la sentencia de este proceso, redactado en soporte de pergamino, sería el principal instrumento legal esgrimido por la Cofradía en las ocasiones en que se veía precisada a apoyar su legalidad²⁹⁵.

El contexto histórico en que se produjo todo este proceso de aprobación de la Cofradía justifica sobradamente la citada cautela con la que se emprendió. Tal como se ha descrito en capítulos anteriores, el concejo de Orio a partir de la segunda mitad del siglo XV emprendió un proceso de acaparamiento y señorialización de los recursos económicos de su exiguo término municipal. Su objetivo era apropiarse en exclusiva de la jurisdicción sobre el cauce del Oria así como del disfrute de sus recursos, hasta entonces compartido con varios poderosos linajes, dueños de ferrerías, renterías, etc., establecidos en la orilla opuesta de la ría, en términos de la universidad de Aia. A tal fin, en 1472, el concejo estableció una nasa salmonera en la ría, frente a la confluencia del río Santiago, en la que se ubicaban la rentería y la ferrería pertenecientes al poderoso linaje de Parientes Mayores de los Arrazubia. Así comenzó el largo contencioso entre el concejo de Orio y los citados linajes, que hasta entonces venían participando del disfrute de los recursos económicos del entorno de la ría y de la desembocadura del Oria de manera libre.

Poco a poco, el concejo, logró coronar sus propósitos acaparadores. Por una parte, la sentencia arbitral de 1473 reconocía al concejo su exclusiva jurisdicción sobre todo el cauce del Oria y también su derecho a construir nasas donde mejor le pareciere dentro de dicho término. Por otra, la sentencia arbitral de 1500, aunque continuaba reconociendo la pervivencia de las renterías particulares de la universidad de Aia, mandaba que todo el hierro que se extrajese de ellas pagase sus correspondientes rentas en la lonja municipal de Orio y que todas las embarcaciones que arribasen al puerto de Orio, cargadas de cereales y no consignadas a vecino alguno de Aia, descargasen la mitad de su carga para el abastecimiento de la villa²⁹⁶. Por último, otra sentencia arbitral de 1518, emitida a raíz del conflicto iniciado por el monasterio de Roncesvalles tras la construcción por el concejo de una segunda nasa, volvía a reconocer la jurisdicción del concejo sobre la ría y su exclusiva capacidad de explotación de sus recursos pesqueros²⁹⁷. Igualmente, en 1536 la Chancillería de Valladolid volvía a sentenciar a favor del concejo de Orio, reconociendo sus exclusivos derechos jurisdiccionales y de explotación de los recursos pesqueros sobre la ría, en el pleito que sostuvo contra los Arrazubia en razón al traslado de nuevo realizado de una de las nasas municipales frente a la confluencia del río Santiago en el Oria²⁹⁸.

295 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 145-154.

296 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 2821-3 L. 510.

297 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451.

298 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Pleitos Fenecidos, C. 2821-3 L. 510.

En suma, los pescadores comunes de Orio se veían desprovistos del disfrute de los recursos pesqueros más inmediatos en beneficio del concejo. Efectivamente, los registros más antiguos conservados de las cuentas municipales de Orio, pertenecientes a 1675, expresan claramente que, además de las nasas, el concejo procedía cada año al arrendamiento de la pesca en la ría²⁹⁹. Ello resultaba de una trascendencia enorme en un puerto tan peligroso como el de Orio con graves dificultades de acceso. La acción señorial del concejo debió impulsar a los pescadores de Orio a emprender la institucionalización de su cofradía a fin de amparar en lo posible sus intereses. Pero al mismo tiempo, la férrea actitud mostrada por el concejo en la consecución de sus propósitos debió evidenciar a los pescadores que debían ensayar otras vías para la aprobación de su cofradía, más allá de procurarse el apoyo del concejo para alcanzar la confirmación regia a la manera de lo sucedido en San Sebastián. En este contexto, la única salida factible que les quedaba a los pescadores de Orio era la de conseguir la aprobación eclesiástica.

Ciertamente, el ánimo de las autoridades de Orio no debía estar por la labor de atender los deseos y las demandas de los pescadores, que desprovistos de toda posibilidad de pesca dentro de la ría se veían abocados a pescar en mar abierto, allende la peligrosa barra de la desembocadura del Oria. Ello impulsó a algunos particulares de Orio como Domingo de Aranibar, escribano, y Juan de Echaniz a adquirir y emplear el nuevo tipo de red, denominado almadraba, aportado por emigrantes procedentes de Niza hacia fines de la década de los 30 del siglo XVI. El conjunto de los pescadores de Orio, agrupados en la Cofradía, quiso también beneficiarse de la innovación y trató de adquirir una de estas redes. Pero no llegó a consumarse la compra, desanimados por el fracaso de los citados particulares que habían adquirido algunos ejemplares de la citada almadraba, presumiblemente, sobrevenido de la incapacidad de desarrollo de todas las potencialidades de las nuevas redes en Orio, impedido por la difícil accesibilidad del puerto. Así, no es sorprendente que fuera un vecino de Orio, el capitán Martín de Hondarra, quien denunció, en 1542 ante la Provincia, el uso de los nuevos tipos de redes en Getaria y Zarautz. Es más, fue Domingo de Aranibar, uno de los frustrados propietarios de almadrabas de Orio, quien en las Juntas Particulares de 1546, reunidas en Bidania, volvió a denunciar que, en contra de lo decretado por la Provincia en 1545, continuaban usándose dichas redes prohibidas³⁰⁰. Los pescadores de Orio, desprovistos de la pesca en la ría por el concejo y, prácticamente, lo mismo en mar abierto, trataban por todos los medios de eliminar al menos la dura competencia ejercida por pescadores de otros pueblos provistos de nuevas y más efectivas redes de pesca. En suma, una vez fracasado su intento de beneficiarse del uso de nuevos tipos de redes que hubiesen supuesto el desarrollo de una pesca de cuño capitalista, fue cuando los pescadores de Orio apoyaron las posturas poco propicias para el desarrollo pesquero propugnadas hasta entonces por las autoridades municipales y en lo venidero, también, por las provinciales, que, en aras de asegurar el barato abastecimiento de pescado fresco de la población, sacrificaban el establecimiento de una pesca y de una industria conservera aneja de entidad.

299 A.M.Or., 3, 1, 1, Libro de Cuentas, C.226.

300 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/10 (4DP8); A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Varela, Pleitos Fenecidos, C. 771-3.

Con todo, la promulgación poco después por el concejo de Orio de unas ordenanzas municipales que imponían severas limitaciones a la comercialización del pescado, precisamente, con la excusa de asegurar el barato abastecimiento de pescado fresco de su vecindario, constituyó otro duro ataque más en contra de los maltrechos intereses de los pescadores de la villa. Argumento que algunos años antes habían esgrimido los pescadores de Orio en contra de los usuarios de los nuevos tipos de redes pero que ahora se volvía en su contra. Tal como se expone en el capítulo de la legislación, el concejo de Orio procedió en 1557 a redactar algunas nuevas ordenanzas municipales que regulaban las ventas de comestibles. Se mandaba, entre otras, que sin previa licencia del concejo no se extrajera para su venta ningún pescado desde la villa. Por supuesto, el propósito de las autoridades de Orio era asegurar el barato abastecimiento alimenticio de su vecindario, pero a costa del bienestar y de la pervivencia del maltrecho sector pesquero de la villa. La Cofradía de Mareantes de San Pedro procedió a demandar ante el tribunal del Corregimiento la supresión de esta ordenanza municipal que lesionaba su libertad de venta de pescado, lo que ocasionaría su ruina. Con todo, el Corregidor sentenció a favor del concejo lo que impulsó a la Cofradía a apelar ante la Chancillería de Valladolid, aunque se desconoce la sentencia final de esta institución³⁰¹. En las probanzas presentadas por ambas partes, se hace patente el estado decadente en que se hallaba la actividad pesquera en Orio. Aunque, la mayor parte del vecindario se dedicaba al oficio, se constata que las capturas más habituales eran de sardina, además de pescas ocasionales de albures, cabras y perlones. La mayor parte de las capturas se destinaban a su consumo en fresco en la villa, además de una pequeña porción extraída por las revendedoras a pueblos limítrofes. Los testigos presentados eran conscientes de que este escaso nivel de desarrollo pesquero estaba motivado, en gran parte, por la peligrosa barra de acceso a la ría que impedía el normal desenvolvimiento de la actividad.

El problemático desarrollo pesquero provocó que a lo largo de la Edad Moderna los vecinos de Orio se vieran obligados a diversificar sus actividades desarrolladas, tanto en el marco inmediato de la villa, caso de la construcción naval, como fuera de ella, como las pesquerías transoceánicas, etc. La especialización en la fabricación de grandes buques experimentada durante el siglo XVII por la actividad de la construcción naval de la comarca del bajo Oria aportó a los habitantes de Orio nuevas oportunidades de empleo y de beneficios. La Cofradía de Mareantes de San Pedro no desaprovechó esta ocasión que podía significar una sustancial mejora de sus miembros. Siendo los marineros-pescadores de Orio quienes normalmente se encargaban de las labores de ataje de los cascos de las embarcaciones recién construidas, tanto en su salida a mar abierto a través de la peligrosa barra de Orio, como en su traslado a Pasaia, donde se ultimaban los últimos detalles de su construcción, la Cofradía procedió en 1621 a redactar dos nuevas ordenanzas destinadas a regular esta actividad. El objetivo de estas dos nuevas ordenanzas era tratar de evitar los abusos a los que eran sometidos los mareantes de Orio por parte de los constructores de las embarcaciones. Éstos, a fin de abaratar los costos derivados del ataje de las embarcaciones recién construidas, procedían a contratar marineros foráneos a cambio de sueldos menores o recurrían al empleo de la mano de obra de que disponían en los astilleros para las labores de fabricación de los buques.

301 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Varela, Pleitos Fenecidos, C. 771-3.

Únicamente, procedían a contratar algún que otro marinero de Orio, conocedores de los entresijos de la navegación en la peligrosa desembocadura, para que los guiara en aquel punto, sin que los beneficios revirtieran en beneficio del resto de los mareantes. Para evitar esta situación, la primera de las ordenanzas fijaba en tres sueldos la cantidad que los constructores de barcos debían pagar a cada chalupa que contratasen en Orio para las labores de ataje y la segunda prohibía a los cofrades que se dedicaran en dichas labores en caso de que los constructores emplearan a tal efecto a embarcaciones y personal ajenos a la Cofradía³⁰².

De todas maneras, anteriormente se ha señalado que las limitaciones existentes en la villa para el desarrollo de la pesca impulsó a la mayoría de sus pescadores a emplearse en expediciones balleneras en aguas del Cantábrico occidental o de Terranova y el Ártico o a acudir hacia otros puertos cercanos a vender sus capturas. Esta situación motivaba que los pescadores que permanecían en la villa fuesen insuficientes para tripular por igual las pocas chalupas que no hubiesen acudido a las campañas balleneras. Esta desigualdad constituía un motivo de enfrentamiento entre las distintas chalupas a la hora de proceder a los repartos de los beneficios de acuerdo con los criterios igualitaristas de la cofradía. Tanto es así que aquellos que permanecían en la villa sin acudir a las pesquerías transoceánicas se vieron obligados a redactar concordias para regular la actividad pesquera y evitar conflictos. Así, en 1616, las cuatro chalupas que permanecían en la villa acordaron que únicamente se aprestasen dos para las ocasiones en que se tuviese que capturar un cetáceo, aunque después los beneficios se repartirían por igual entre los cuatro, incluso en el caso en que alguna de las otras dos chalupas estuviese entretenida en la pesca de sardinas o merluzas, modalidades que eran factibles de acometer con menos tripulantes a bordo³⁰³. En invierno de 1648 se firmó un nuevo convenio que modificaba sustancialmente el anterior. No permaneciendo en la villa más de 34-36 mareantes, insuficientes para tripular en satisfacción las ocho chalupas presentes, decidieron que en caso de avistarse ballena, se aprestasen tan sólo cuatro y si quedaba alguna gente para otra chalupa más que también zarpase aunque fuese tripulada tan sólo con cinco o seis hombres. A la hora de repartir los beneficios se decidió que la mitad de la ganancia se repartiese entre aquellas embarcaciones que hubiesen participado en la captura o que en aquel momento se hallasen pescando sardinas o merluzas. La otra mitad se repartiría entre las ocho chalupas, siempre y cuando no estuviesen en San Sebastián, Getaria u otro puerto, en cuyo caso quedaban excluidas del reparto³⁰⁴.

Motivado, quizás, por el crecimiento de población que se venía experimentando a partir de mediados del siglo XVI, se fueron incrementando las quejas y las medidas legislativas de las autoridades municipales y provinciales en contra de las extracciones de pescado. El crecimiento de población se tradujo en el incremento de la demanda de pescado, no sólo en las grandes villas guipuzcoanas, sino, también, en el interior peninsular. Este hecho motivó que las capturas de pescado que se realizaban en algunas poblaciones de especial importancia

302 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2829.

303 A.H.P.G., 3/1829.

304 A.H.P.G., 3/1854.

pesquera, como Hondarribia, Getaria y Mutriku, se insertaran en las rutas comerciales que comunicaban el litoral con el interior peninsular. Dos eran las condiciones que cumplían estas citadas poblaciones: la disposición de puertos de adecuadas condiciones de accesibilidad en cualquier estación del año y la inexistencia de unas ordenanzas municipales restrictivas para el desarrollo de la pesca. En todas ellas, aunque con peculiaridades fundamentales en cada una, sus respectivas cofradías de mareantes ejercieron una función de primer orden en el gran auge y desarrollo experimentado por la pesca y la industria conservera.

En Hondarribia, cuya cofradía, como poco antes se citaba, ya desde el siglo XV regulaba la utilización de distintos tipos de redes para la pesca de sardinas, no se produjeron los conflictos que tuvieron lugar en Getaria en torno a la utilización de dichas redes. Ello posibilitó un importante desarrollo de la pesquería de sardinas y de la industria de salazón aneja. En el contexto de la creciente oposición de las autoridades de la Provincia y de las grandes villas del interior guipuzcoano a las exportaciones de pescado, la Cofradía de San Pedro de Hondarribia procedió en 1566 a la reelaboración de sus ordenanzas al objeto de alcanzar su confirmación real. Entre estas renovadas ordenanzas, que se analizarán más adelante, se incluyó la número 25 que volvía a regular el uso de distintas redes, desde las ordinarias redes sardineras hasta las jábegas o grandes redes barrederas de arrastre. No se contemplaba la prohibición de ninguna de las redes, sino que se regulaba la utilización de cada tipo a fin de que no resultasen lesivas mutuamente. Con ello, por una parte, se conseguían obviar los conflictos de intereses que tuvieron lugar en otras villas como Getaria que concluyeron con la prohibición del uso de las redes más efectivas y, por tanto, de mayor interés desde el punto de vista de la inversión de capitales. Y, por otra, se aseguraba el afianzamiento de la pesca de la sardina y de la industria salazonera. La ordenanza número 26 incidía de nuevo en beneficio de la actividad del salazón prohibiendo las exportaciones a Francia de las ballenas capturadas tal cual, obligando a los compradores a trocearlas, trincharlas, salarlas y envasarlas en barricas en Hondarribia³⁰⁵.

En la especialización sardinera de Hondarribia debió incidir directamente la creciente demanda de sardinas saladas de la cada vez mayor flota bacaladera de la vecina Lapurdi. Este hecho motivó que los miembros de la Cofradía de Hondarribia fuesen redactando nuevas ordenanzas que regulaban, tanto la captura como la salazón y comercialización de la sardina, de manera que la intervención de esta institución constituyó uno de los principales factores del desarrollo de esta actividad. Se trataba de acuerdos privados, adoptados por los maestros de las embarcaciones de pesca en representación de todos los pescadores, que a modo de ordenanzas específicas sobre una materia concreta regulaban la actividad sardinera, sin que pasaran a engrosar la lista de las ordenanzas generales de la Cofradía de San Pedro. Las primeras de estas ordenanzas particulares se redactaron en 1571. Constituían un conjunto de diez artículos que, además de regular la captura del cebo necesario para la pesca de la sardina (artículo nº 1, 2 y 8), hacían hincapié, sobre todo, en la ordenación de la comercialización de la sardina, para cuyo cometido se contemplaba el nombramiento de una persona. El encargado de la venta de la sardina debía comercializar, tanto la capturada a diario en las inmediaciones de la bahía de Txingudi de Hondarribia como la sardina ligeramente salada,

305 A.M.F., E, 4, 33, 8; E, 6, IV, 2/1 / IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 239-250.

aportada por quienes realizaban expediciones de unos cuantos días. Los firmantes se sometían a la obligación de aportar a la villa todas sus capturas realizadas en las inmediaciones de la bahía de Txingudi para su posterior salado y venta³⁰⁶. Esta normativa admitía y regulaba distintos sistemas de pesca de sardina, sin excluir a ninguna en beneficio de otras, lo cual posibilitó el auge de esta actividad en Hondarribia. Tal como se expresaba en las nuevas normativas para la pesca, salazón y venta de la sardina, redactadas en 1609 y en 1614, su principal objetivo era eliminar los conflictos que se suscitaban entre los pescadores de la villa y dar cumplimiento a los contenidos de las ordenanzas de la Cofradía, estableciendo, a tal fin, un mayordomo que se encargase de las ventas de todas las capturas de sardinas y de veedores que regulasen semanalmente los procedimientos de pesca a emplear³⁰⁷. En suma, el espíritu de unión, de hermandad, de colaboración y de respeto mutuo propugnado por las ordenanzas de la Cofradía constituía la base de estas normas y el motor del desarrollo de la actividad sardinera en Hondarribia.

En Mutriku el curso de los acontecimientos fue otro distinto. Al igual que sucedió en Getaria, Mutriku fue uno de los puertos donde tempranamente, algunos poderosos particulares, adoptaron las almadrabas o nuevas redes aportadas por emigrantes procedentes de Niza en los años 30 del siglo XVI. La prohibición del uso de estas redes, impulsada por los pescadores comunes del litoral guipuzcoano, unida a la inexistencia en Getaria y Mutriku de una cofradía institucionalizada, dotada, como sucedía en Hondarribia, de unas ordenanzas integradoras que permitiesen la coexistencia de distintos sistemas de pesca, impidieron el desarrollo de una importante actividad sardinera y salazonera en ambas villas. El nivel de institucionalización y de articulación de la hermandad o reunión de los pescadores de Mutriku era mucho menor que el existente en Getaria. En esta última, en respuesta de las ordenanzas de índole señorial promulgadas por el concejo, los pescadores se hallaban dotados de una cofradía o hermandad que, aunque carente de ordenanzas, para estas fechas disponía de una advocación, la de San Pedro, y de un mayordomo que administraba sus cuentas. Los pescadores de Mutriku no gozaban siquiera de un nivel de articulación que fuera más allá de una eventual congregación espontánea de intereses comunes. A pesar de esta diferencia, en ambos casos, la carencia de unas ordenanzas integradoras de distintos intereses y sistemas de pesca motivó que sus respectivas agrupaciones o hermandades de pescadores, imbuidos,

306 A.M.F., E, 7, I, 30, 10.

307 “...entre ellos abian resultado diferencias y quistiones y para las atajar abian entrado personas de por medio y los abian conpuesto y en que de nuebo hiziessen escritura de conçierto y estaban todos ellos de este acuerdo considerando que de la conformidad y union de entre ellos abian de seguir mayores venefiçios en la dicha villa. Y a esta yntençion en la Rola y ordenanças del Conssolado Hermandad y Cofadria (sic) de los nabegantes del señor Sant Pedro de esta dicha villa...en el capitulo quarenta y quatro de ellas asentaron la orden que abia de aber entre los maestros de chalupas de esta dicha villa sobre la pesca de la sardina para // (fol. 16 r.) que la que matassen se vendiesse haziendo todos una compania como por el dicho capitulo de ordenança constaba y paresçia... Y el tenor y forma del dicho capitulo de ordenança del dicho Consolado y Hermandad y Cofadria (sic) ellos como Hermanos y Cofadres (sic) de ella abian obserbado y guardado en su tienpo y los otros maestros de chalupas sus predesçessores en el suyo y en esta buena costumbre y possession ussada y guardada estaban todos ellos como maestros de chalupas y de hazer una compania y nombrar mayordomo para que el tal hiziese las ventas de las sardinas que ellos y sus chalupas matassen. Y para que esta buena orden se consiga y guarde y la ordenança del dicho Consolado y Hermandad se obserbe como asta aqui para adelante estaban de en acuerdo y conformidad en razon de la orden que abian de tener y sobre ello asentaron la concordia y capitulaciones siguientes...” (A.H.P.G., 3/464).

además, de una mentalidad igualitarista, supusieran un freno para la aplicación de innovaciones en los sistemas y artes de pesca. Ello provocaba que los compradores de pescado al por mayor, ya sea para la elaboración de conservas, ya para su extracción hacia el interior, se vieran forzados a adquirir el pescado capturado con los viejos procedimientos, siempre en menor cantidad y más caro.

Es más, precisamente, la citada diferencia entre los pescadores de Mutriku y de Getaria, la de la inexistencia en la primera de las villas de una siquiera incipiente institución gremial debió motivar los abusos y extorsiones que en ella se cometieron sobre los pescadores foráneos que acudían a su puerto a vender sus capturas. Efectivamente, la presencia en Getaria de una cofradía, por muy leve que fuese su estructura institucional, suponía un órgano de control sobre las acciones de los pescadores en manos del concejo, a la vez que servía para encauzar las demandas y los intereses de los pescadores por vías legales -caso de las demandas judiciales antes citadas-. La presión ejercida por las grandes villas del interior guipuzcoano durante la década de los 70 del siglo XVI, a fin de que en los principales puertos pesqueros como Mutriku y Getaria se procediera a tasar los precios de venta del pescado, desembocó en los años 80 en la aplicación de medidas en contra de la industria del escabeche. Este procedimiento de conservación se aplicó rápidamente para el besugo, capturado mediante sistemas y artes de pesca tradicionales, por lo que se adecuaba perfectamente a los intereses de los pescadores ordinarios. Mutriku y Getaria se convirtieron en los principales centros escabecheros y, en consecuencia, en los objetivos de los ataques de las autoridades de la Provincia en contra del desarrollo del escabeche de besugo. La ofensiva provincial en contra de que los pescadores de dichas villas vendiesen sus capturas de besugo a los escabecheros motivó que estos comenzaran a adquirir el pescado que precisaban a pescadores foráneos, mayoritariamente, procedentes de Pasaia, que huían de las severas restricciones impuestas por San Sebastián a la libre comercialización y transformación del pescado. Paradójicamente, las acciones de la Provincia en contra del escabeche de besugo fomentaron el desarrollo de la modalidad de pesca del abamporte, consistente en campañas pesqueras de varios días protagonizadas por grandes pinazas de Pasaia, Lapurdi, etc., que después acudían a vender sus abundantes y más baratas capturas a puertos como Mutriku y Getaria. Esta modalidad se adecuaba perfectamente a los intereses, de cuño capitalista, de los inversores en la industria del escabeche y constituyó una de las bases de su desarrollo.

Fue en este contexto cuando se hicieron evidentes las diferencias entre Getaria y Mutriku. Aunque el desarrollo de la modalidad del abamporte lesionaba por igual los intereses de los pescadores comunes de ambas villas, su reacción fue diametralmente opuesta. En Getaria se produjo pronto la aceptación de la llegada a su puerto de expediciones de abamporte contratadas por los escabecheros. Los impulsores de la industria del escabeche de Getaria eran a la vez los arrendadores de la pesquería concejil de la bahía de Malkorbe, cuyas capturas de albur o mújol se destinaban también a esta industria. En suma, el concejo de Getaria, de ninguna manera se hallaba dispuesto a que se volvieran a lesionar los intereses de los inversores pesqueros, tal como sucedió años antes en el caso de la introducción de nuevas redes de pesca. Los pescadores de Getaria se vieron obligados a aceptar estos hechos, de manera que no protagonizaron ningún acto judicial, ni extralegal, en contra del abamporte. El hecho de que estuviesen agrupados en la Cofradía de San Pedro influyó directamente en esta aceptación, pues esta institución, además de encauzar sus demandas y descontentos hacia vías

lícitas, suponía un eficaz instrumento en manos de las autoridades concejiles para que los pescadores no lesionasen los intereses de los escabecheros. En Mutriku, en cambio, se produjeron incluso agresiones en contra de los abamportes que arribaban a su puerto, como el antes citado caso de 1591 del arrojio al agua de tres cargas de besugo adquiridas por un vecino de Elgoibar a pescadores de Pasaia³⁰⁸.

El que los pescadores de Mutriku actuaran por libre y no se hallaran agrupados bajo una institución gremial, controlada por el concejo, que velara por el correcto proceder de sus miembros, hacía de su puerto un campo abonado para el estallido de actos delictivos de este tipo. Contaban únicamente con una hermandad o reunión de mareantes, que solía juntarse en la ermita de San Pedro, existente extramuros de la villa, y cuya función principal era reunir limosnas para la celebración de misas. Se sabe de su existencia en 1564 y aunque se le denominaba como Cofradía de San Pedro de los Navegantes, evidentemente, no puede ser calificada de cofradía institucionalizada propiamente dicha, ni, mucho menos, dedicada principalmente a la defensa de los intereses profesionales de sus miembros³⁰⁹. Efectivamente, las cofradías fomentaban entre sus miembros un espíritu comunitario y colectivo; propugnaban el igualitarismo entre sus miembros, de manera que todos se beneficiasen por igual de la pesca, de los beneficios de la venta del pescado, de los servicios asistenciales de la cofradía, etc. Igualitarismo que implicaba que, a la vez, en los casos de conflictos con terceros los cofrades debiesen actuar en comunidad. La cofradía debía ser el principal interlocutor de sus demandas, restringiendo y refrenando los actos individuales, especialmente, los abusivos o delictivos que podían redundar en perjuicios para toda la colectividad.

Significativamente, fue en este año de 1591, en el momento álgido de las agresiones en contra del abamporte, cuando se dieron los primeros pasos hacia la institucionalización de la comunidad de Pasai Donibane, germen del concejo de la futura villa. Esta localidad no constituía más que una comunidad de vecinos, propietarios de casas, tierras y sobre todo embarcaciones, similar a otras comunidades de vecinos-propietarios como Zubieta o Aginaga, a caballo entre las jurisdicciones de Hondarribia y de San Sebastián. En una fecha desconocida esta congregación o comunidad de vecinos comenzó a designar un capitán y otros cargos que representasen los intereses comunitarios, pero a partir de 1591 se dio un salto cualitativo pues se comenzó la redacción del registro de las cuentas de la comunidad. En lo sucesivo, tal como se expresaba en el asiento de cuentas de 1592, el “concejo” de la comunidad cobraría derechos de las tabernas del pueblo, de los ingresos obtenidos por las embarcaciones, propiedad de los vecinos de la comunidad, y de las ganancias obtenidas por los vecinos en todo tipo de actividad pesquera. Todo ello destinado a sufragar los gastos propios de la comunidad y los de construcción de la iglesia parroquial³¹⁰. En suma, se trataba

308 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit. Azpeitia 27 Abril/11 Mayo 1591.

309 A.D.P., Aguinaga, C/2-nº 9.

310 “...Los bienes y rentas del dicho lugar se reduçen a tres caveças principales que son los siguientes:

La primera y mas ymportante son los derechos que sacan de los navios de este lugar y sus veçinos y de lo que ganan la jente de este lugar que navega en ellos y los derechos que sacan de la pesca que se haçe assi con las pinaças grandes en el ynbierno como con las chalupas en ynbierno y en berano de todo genero de pescas mayores y menores de todo lo qual se saca en el ynbierno una soldada entera la qual se reparte de esta manera que las tres partes son para el pueblo y sus neçesidades y la otra quarta parte se hace tres partes los dos de ellas son para la yglesia parroquial del dicho lugar

de una institución de características muy similares a las cofradías de mareantes y, de hecho, en lo sucesivo, actuaría como tal cofradía³¹¹. Esta institución cumplió las funciones propias de un concejo de vecinos y de una cofradía de mareantes hasta que tras la erección de la villa de Pasaia en 1770 se convirtió en el concejo de la nueva villa³¹².

Volviendo al proceso de institucionalización de la Cofradía de San Pedro de Mutriku, fue

cuyos patronos merelegos son este pueblo y su concejo y la otra parte es para dar de limosna a los pobres...y de las pescas del berano se saca de cada chalupa y pinaça la quarta parte de una soldada y se reparte de la misma manera que la soldada entera del ymbierno...

La segunda es las tabernas de vino y sidra que se arriendan a qualesquiera personas que quieren tener tabernas de ello las quales pagan por el dicho arrendamiento diferentes cantidades segun se conçiertan con los dichos regidores...” (A.M.P., C, 2, I, 1, 1).

311 En la encuesta acerca del estado de la pesca en Gipuzkoa, llevado a cabo en 1599, los miembros del concejo de la comunidad declararon “...que ellos han buscado en los papeles y escriptos y executorias que tienen del dicho concejo e pueblo e no hallan que el dicho lugar tenga Cofradía ninguna de lo contenido en el dicho mandamiento con título ni sin título ni ordenanzas ningunas, ecepto algunos libros de cuentas que dan los Regidores y los que tienen cargo de la bolsa de los pobres y los Mayordomos de la iglesia parroquial deste dicho lugar, sino que a su voluntad de los vecinos del dicho lugar de tiempo inmemorial a esta parte, segun parece por los dichos libros e cuentas, han sacado los pescadores del dicho lugar del Pasaje cada pinaza donde hay veinte soldadas algunas veces una soldada de invierno y de verano un cuarto de soldada...”.

Los testimonios de algunos vecinos de Pasai Donibane, presentados como testigos, son muy expresivos al respecto de las características y funciones de esta institución: 1) el marinero-pescador Esteban de Ezpeleta declaró, “...que en el dicho lugar del Pasaje de la parte de Fuenterrabía donde este testigo como dicho tiene es vecino hay la dicha cofradía la qual oyó decir este testigo la había ordenado Domingo de Austegui vecino del dicho lugar con acuerdo de los vecinos del dicho lugar y todos son cofrades de la dicha cofradía e se juntan a tratar las cosas que les convienen e para la dicha cofradía como dicho tiene sacan primeramente la quarta parte del valor de todo lo que se pesca la qual reparten en esta manera: las tres partes de la dicha quarta parte es para las necesidades y pleitos e otras cosas que el dicho Concejo tiene en general y la otra quarta parte se hace tres partes: las dos della son para la iglesia, cera y ornamentos e otras cosas necesarias. E la otra tercia parte es para el sustento de los pescadores pobres vecinos del dicho lugar que por enfermedad o vejez no pueden ir a pescar. Y cada cosa de lo suso dicho tiene su mayordomo y bolsa y se reparte por el Concejo que en cada año es y que el dicho Concejo no tiene para sus necesidades otros más propios ni rentas...”. 2) el marinero-pescador Nicolás de la Torre declaró, “...que en el dicho lugar del Pasaje donde este testigo es vecino se reparte lo que se pesca como tiene dicho e declarado e la parte que cabe al Concejo se gasta en los pleitos e casos tocantes al dicho Concejo e su común y lo demás en la cera de la iglesia y ornamentos y sustentos de pobres como dicho e declarado tiene; y que todos los vecinos son cofrades porque todos son pescadores e que cuando es necesario se juntan todos en la iglesia para tratarse de lo que conviene hacerse y el día que se eligen los oficiales del dicho Concejo se toman las cuentas y se da de comer a los dichos vecinos y no sabe que el dicho Concejo tenga licencia ni privilegio de Su Magestad para lo suso dicho, mas de que ha visto e oido decir se ha usado y acostumbrado así y ha oido decir que un hombre viejo que se llama Domingo de Austegui, vecino que fue del dicho lugar ordenó lo suso dicho...”. 3) el marinero-pescador Martino de Isasti declaró, “...que todos los vecinos del dicho lugar son como tiene dicho pescadores e que no tienen cofradía particular y que sacadas las costas de los viajes que hacen en la dicha pesquería lo que resta reparten entre todos los pescadores que van en los dichos barcos y lo reparten igoalmente dando al señor del barco dos soldadas y medio por el dicho barco y de lo que cabe a cada uno se saca la quarta parte de uno para gastar en los pleitos e necesidades del dicho lugar y se acude con ello a un regidor e tiene cuenta dello e la da en cada un año...”. 4) el marinero-pescador Martín de Noblecia declaró, “...que no tienen cofradía ninguna de pescadores sino de lo que pescan cada uno en su pinaza sacada la costa y contando la pinaza por dos personas y media reparten lo demás por iguales partes y la quarta parte de lo que cabe a uno de los dichos pescadores se saca para el pueblo que verná a ser en cada un año veinte e cuatro ducados, poco más o menos, como parecerá por el libro e cuentas que está en poder del mayordomo del dicho lugar...” (IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 7-19, 204).

312 Se trata de una institución que se podría definir como “Cofradía-Concejo” (ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: “El proceso de institucionalización...”, op. cit., pp. 215-216).

fruto de la conjunción de los intereses de los pescadores y del concejo. Por una parte, los pescadores trataban de defenderse frente a las acciones emprendidas por la Provincia en contra del asentamiento de la industria del escabeche de besugo. A tal fin, estimaron oportuno dotarse de una institución gremial que aunara sus iniciativas particulares, al tiempo que sirviese de eficaz instrumento para eliminar o cuando menos mitigar la competencia ejercida por los pescadores foráneos dedicados al abamporte. Por otra parte, el concejo, también, deseaba evitar las acciones de la Provincia en contra del escabeche, lucrativa actividad en que invertían muchos de los poderosos vecinos concejantes de la villa. Este apoyo concejil explica, como en otros casos arriba estudiados, el que las ordenanzas de la cofradía de Mutriku alcanzaran la sanción real en 1597. Este acontecimiento supuso, de hecho, que la elaboración de escabeches de besugo alcanzase en Mutriku el refrendo real, pues las ordenanzas de la Cofradía regulaban las ventas de este pescado a los escabecheros. Al mismo tiempo, los miembros del concejo vieron que la institucionalización de la Cofradía constituía, en la práctica, el único medio para contener y para encauzar los ánimos y las acciones delictivas cometidas por pescadores particulares. En suma, las autoridades concejiles conseguían incrementar su control sobre los intereses y comportamientos de los pescadores para evitar de esa manera los abusos.

Efectivamente, coincidiendo con la ofensiva en contra de la libertad de venta de las capturas a compradores al por mayor y en contra del asentamiento de la industria escabechera, los pescadores de Mutriku comenzaron a organizarse. Hacia mediados de la década de los 70 del siglo XVI el conjunto de maestros de pinazas de la villa comenzó a firmar escrituras de conciertos con empresarios conserveros, por las que se comprometían a la entrega de todas sus capturas de especies como la merluza, el besugo, el atún, etc., hasta completar una determinada cantidad, a cambio de un precio preestablecido³¹³. Esta incipiente organización de la venta de las capturas, que los maestros de pinazas de Mutriku, con apoyo del concejo, consiguieron que fuera validada por la Provincia en las Juntas Generales de 1585, celebradas en esta villa, sirvió para incrementar los sentimientos igualitaristas de los pescadores. Ello desembocó en abusos cometidos sobre pescadores foráneos, dedicados al abamporte, que recalaban en su puerto, como el anteriormente comentado caso de 1591 y otro similar sucedido en 1593. Significativamente, en las Juntas Generales de 1593, reunidas en Zumaia, Simón de Gaztañeta, uno de los principales maestros de pinaza, empresario escabechero y vecino concejante de Mutriku, solicitó que la Provincia interrumpiera los autos iniciados contra los pescadores de Mutriku inculpados en este caso, comprometiéndose a solventar el conflicto por su parte³¹⁴.

Una de las soluciones arbitradas fue la erección de la Cofradía, cuyas ordenanzas fueron aprobadas por el rey. Las 27 ordenanzas confirmadas en 1597, además de regular las elecciones de los cargos de la Cofradía, sus funciones y emolumentos (ordenanzas nº 1, 2, 3, 5, 24 y 26) y la recaudación de las contribuciones de un cuarto de mareaje, destinadas a

313 Por ejemplo, en 1575 se obligaron a vender toda la merluza que pescasen a María San Juan de Sagarzurieta (A.H.P.G., 1/2584).

314 DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit. Azcoitia 3 Enero/9 Febrero 1593 ; Zumaya (2)/10 Mayo 1593.

sufragar las obras pías y el mantenimiento de los pescadores impedidos (ordenanzas nº 4, 6 y 25), hacían hincapié en la ordenación de la actividad pesquera y de la venta de las capturas. En cuanto a la regulación de la pesca, las ordenanzas contemplaban la designación por los mayordomos de “señeros”, dos para la pesca de “altura” de besugo, merluza y atún y dos para la pesca de sardinas y congrios que se desarrollaba cerca de tierra. En ambos casos, los señeros, debían velar por la igualdad de condiciones de los cofrades en la pesca, evitando la excesiva competitividad que desembocase en desastres: no se podía zarpar sin su autorización, en caso de acercarse tormentas hacían señales para que los pescadores volviesen obligatoriamente a puerto, hacían guardar las festividades y todos los cofrades debían acatar sus órdenes sin discusión (ordenanzas nº15, 16, 17, 18, 20, 21 y 22). Además la ordenanza 19 establecía que, en lo sucesivo, las pinazas dedicadas a la pesca de “altura”, es decir, de besugo en invierno y de atún en verano, deberían superar los 15 codos de eslora y navegar debidamente aparejados y tripulados, prohibiendo dedicarse a estas actividades a las embarcaciones menores; y las mayores que no dispusiesen de brújula tampoco podrían alejarse de tierra más allá de dos leguas. En cuanto a la venta de las capturas, también, se contemplaban diversas medidas igualitaristas: en lo sucesivo los mayordomos se encargarían de todas las ventas, se regulaban los precios, los repartos de los beneficios, las cantidades de besugo a repartir entre los pescadores para su consumo doméstico y las ventas concertadas de pescado a los conserveros (ordenanzas nº 9, 10, 11, 12, 13 y 14). Por fin, contemplaban algunas medidas para procurar el sometimiento de los pescadores al control del concejo y de los propietarios de las embarcaciones: la ordenanza nº 27 mandaba que los vecinos de la villa podrían aprovisionarse de pescado al mismo precio que el vendido a compradores foráneos al por mayor; la nº 7 facultaba a los mayordomos a autorizar la pesca en días festivos, con acuerdo del obispo, en caso de que fuese preciso para asegurar el abastecimiento alimenticio de la villa; y la nº 23 ordenaba que los pescadores que abandonasen la tripulación de una embarcación durante la costera del besugo -desde el día de Santa Catalina, 25 de noviembre, hasta la Pascua de Resurrección- debiesen importar al maestre una cantidad de dinero correspondiente al valor del cebo y de los anzuelos³¹⁵.

La confirmación real de estas ordenanzas supuso la aprobación de la industria del escabeche de besugo, al menos en Mutriku. De esta manera, en lo sucesivo, fue esta villa la principal opositora de la Provincia en el contencioso, descrito en el capítulo de la pesca del litoral, en torno a las prohibiciones impuestas sobre la elaboración de escabeches de besugo. De manera que en 1613 la villa de Mutriku demandó a la Provincia ante el tribunal del Corregimiento, pleito que concluyó con la obtención de la Real Provisión de 1614 que autorizaba la elaboración de escabeches, excepto en los puertos sometidos a la jurisdicción de San Sebastián³¹⁶. De todas maneras, las tendencias igualitaristas de los pescadores de Mutriku, sancionadas por las ordenanzas de su cofradía, no debieron satisfacer en absoluto todos los intereses en juego, ni de los propietarios de embarcaciones menores, ni de los inversores en la industria del escabeche de la villa. En lo que a los primeros se refiere, en 1610 la Cofradía demandó a un cofrade que pretendía dedicarse a la pesca del besugo con una embarcación

315 A.M.M., Leg. 5.

316 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1017; R.16; JD IM, 2/23/14 (P6D4).

menor de la estipulada por sus ordenanzas³¹⁷.

En cuanto a los escabecheros, efectivamente, la eliminación de la competencia entre los pescadores locales repercutía en el encarecimiento de los precios del pescado o cuando menos impedía su abaratamiento en beneficio de los escabecheros. Además, las ordenanzas recién aprobadas no mencionaban siquiera la práctica del abamporte, lo cual generaba serias dudas acerca de su pervivencia en la villa, a diferencia de lo que sucedía en Getaria, a donde acudían con total libertad los pescadores foráneos, mayoritariamente de Pasaia, dedicados al abamporte, a vender sus capturas de besugo a los numerosos escabecheros asentados en la villa³¹⁸. Aunque también en Mutriku se daban cita los pescadores foráneos dedicados al abamporte y los escabecheros, los pescadores de la villa no veían con buenos ojos el desarrollo de esta modalidad pesquera que repercutía en el abaratamiento del besugo. Esta oposición se puso de manifiesto a raíz de la dedicación al abamporte de algunos inversores pesqueros de Mutriku. Concretamente, en 1598 Simón de Gaztañeta invirtió en una zabra o pinaza grande con la que dedicarse al abamporte, siendo pocos años después imitado por Nicolás de Bidazabal. El pleito iniciado en 1603 entre ambos inversores y la Cofradía ante el tribunal del Corregimiento, y descrito en el capítulo dedicado a la pesca del litoral, concluyó con un acuerdo entre ambas partes, por el que, en lo sucesivo, los mayordomos de la Cofradía se encargarían, también, de la comercialización de las capturas de besugo de los cofrades dedicados al abamporte, aunque se venderían siempre a un real más barato que las capturas de besugo de la cala ordinaria³¹⁹. En adelante, los escabecheros concertados con la Cofradía estarían obligados a adquirir también el besugo de abamporte aportado junto con el de cala por los cofrades³²⁰.

En este contexto se produjo, a su vez, la institucionalización de la Cofradía de Mareantes de San Telmo de Zumaia. Pocos años antes, las ordenanzas municipales de esta villa, redactadas en 1584, impusieron una exclusiva o monopolio de pesca sobre la ría, en beneficio del concejo. Concretamente, la ordenanza nº 58 prohibía la pesca con redes o la instalación de nasas en la ría sin permiso del concejo. Con ello se dio inicio al arrendamiento de la pesquería de la ría, estando los arrendadores obligados a vender al por menor la mitad de las capturas para el consumo de sus vecinos a los precios tasados por el concejo. La décima ordenanza, añadida años más tarde en 1690, mandaba que en las ocasiones en que no hubiese arrendador de la pesquería quienes desearan pescar con red barredera en la ría debiesen contribuir cada vez con un real de a ocho³²¹. Los pescadores comunes de Zumaia, desprovistos de la pesquería de la ría, al mismo tiempo, veían mermadas sus posibilidades de pleno desarrollo de las pesquerías en alta mar a raíz de las prohibiciones impuestas por la Provincia a la elaboración de escabeches de besugo. Esta situación debió incentivarlos a promover la

317 A.M.M., Leg. 5.

318 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/13 (P6D4); CO UCI 346.

319 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 302. / A.H.P.G., 1/2598; 1/2597.

320 A.H.P.G., 1/2601.

321 A.M.Z., Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº 56.

institucionalización de su Cofradía de San Telmo.

No se conocen las vicisitudes propias de este proceso de institucionalización, aunque es muy probable que los mareantes de Zumaia hallaran algún escollo en su camino, impuesto por alguna autoridad civil en aplicación de la legislación general que prohibía la formación de cofradías y de ligas y monipodios. Este extremo adquiere mayor peso teniendo en cuenta que en 1610 recurrieron a la obtención de la sanción papal. Como poco más adelante se comentará, los de Zumaia continuaban la estela iniciada por la Cofradía de San Pedro de Hondarribia en 1595, recurriendo para su aprobación a la máxima autoridad espiritual católica al tiempo que por su lejanía se evitaba el sometimiento de la institución a la jurisdicción eclesiástica episcopal de Pamplona. Al igual que en el citado caso de Hondarribia, la bula otorgada por el papa Pablo V en San Marcos de Roma en 1610, se limitaba a conceder una serie de indulgencias a los miembros de la Cofradía de San Telmo, sin que exista ninguna mención a sus ordenanzas relacionadas con el oficio de mareante³²². Con todo, la dificultosa barra de acceso al puerto de Zumaia impidió un desarrollo pesquero comparable al acaecido en puertos como Getaria y Mutriku. Efectivamente, la pesca del litoral no constituía, ni mucho menos, la principal actividad marítima de la villa, lo cual debió motivar el desinterés del concejo en promover un mayor grado de institucionalización de la Cofradía, de manera similar a lo sucedido en el anteriormente analizado caso de Mutriku. Es más, fue a partir de la erección de la Cofradía de San Telmo cuando el concejo de Zumaia comenzó a mostrar algún empeño más en la defensa de los intereses de sus pescadores, lesionados por las prohibiciones impuestas por la Provincia a la elaboración de escabeches de besugo. Así, en las Juntas Generales de 1612, celebradas en Bergara, Zumaia contradijo, junto con Errenteria, Mutriku y Getaria, un nuevo decreto de prohibición del escabeche de besugo³²³.

En resumen, de todo lo expuesto se deduce que la creación y la institucionalización de las distintas hermandades y cofradías de mareantes, proceso acaecido para principios del siglo XVII en la mayoría de las localidades del litoral, fue el resultado de la conjunción, por una parte, del inicial deseo de defensa de los intereses de los marineros-pescadores, lesionados por la actitud señorial de los concejos y de la Provincia, y, por otra, del posterior propósito de los concejos de controlar las acciones de los mareantes, a fin de que no incurrieran en abusos y delitos. Este proceso consistió en el proceso desarrollado por las reuniones, hermandades o “cofradías de hecho” hasta instituirse en cofradías “de derecho”. Se trató, en suma, de una

322 El motivo de la concesión de las indulgencias es justificado de esta manera en la bula: “Pablo, obispo, siervo de los siervos de dios, a todos los fieles cristianos que han de ver estas letras salud y bendición apostólica... Existiendo segun hemos entendido, en la iglesia parroquial o en otra de San Telmo del paraje o lugar de Zumaya, diócesis de Pamplona una confraternidad pia y santa de fieles de ambos sexos, bajo la advocación o en el altar de San Telmo, cononicamente instituida para alabanza del Dios Omnipotente... deseando que estos, mientras haya socios en dicha confraternidad se fomenten en las buenas obras y que las ejerzan en adelante mas...”.

Este texto se ha extractado de la traducción castellana de la bula existente en el archivo y que en su encabezamiento se expresa: “Bula de Su Santidad el papa Paulo V del año 1610 concediendo varias gracias a los cofrades de San Telmo. Fue traducida del original que escrita en latin, con su sello de plomo pendiente se halla en este archivo...”. En el mismo expediente se guarda hoy día el original latino escrito en letras de oro sobre pergamino, aunque ha desaparecido su sello pendiente (A.M.Z., Asuntos Provinciales: Eclesiásticos, Caja nº 17).

323 A.G.G.-G.A.O., R.16.

mutua aceptación, de manera que los marineros-pescadores transigían con el establecimiento de monopolios y exclusivas de pesca por los concejos y, a cambio, éstos aceptaban que los pescadores regulasen los procedimientos de captura, fuera de las demarcaciones acotadas, y de venta del pescado. Por supuesto, esta evolución fue peculiar en cada puerto, de manera que la presencia y la acción de las cofradías, imbuidas de una mentalidad igualitarista, que trataba de privilegiar a sus miembros frente a otros, fue de muy diverso signo, en algunos casos supusieron un freno para el desarrollo de nuevas técnicas de pesca de cuño capitalista, al tiempo que en otras ocasiones permitieron e impulsaron el auge pesquero de determinadas localidades.

8.2.2. De las cofradías dotadas de jurisdicción al Consulado de San Sebastián: Instrumentos de defensa de los intereses de las élites inversoras en actividades marítimas

8.2.2.1. Cofradías dotadas de capacidad jurisdiccional

Como se ha podido comprobar, en San Sebastián y Hondarribia, las dos principales plazas mercantiles de Gipuzkoa, tempranamente hubo cofradías dotadas de capacidad jurisdiccional, que en algunos casos actuaron como verdaderos tribunales comerciales o consulados, especialmente, en el caso de la Cofradía de Santa Catalina de San Sebastián. La Cofradía de San Pedro de Hondarribia se dotó de facultades jurisdiccionales de acuerdo con la ordenanza nº 23 agregada en 1380, que mandaba que en adelante fuesen los “alcaldes de la mar” quienes conociesen en exclusiva en todos los pleitos suscitados entre los cofrades. Este hecho vino acompañado, en primer lugar, por la inclusión en la cofradía de los comerciantes de la villa, quienes deberían contribuir a la Cofradía con el uno por ciento de sus beneficios (ordenanza nº 21) y, en segundo lugar, por el fomento de los intereses de los propietarios de las embarcaciones, sometiendo a su servicio a aquellos marineros que hubiesen contraído deudas hasta su total satisfacción (ordenanza nº 28)³²⁴. En suma, se convertía en una institución gremial dotada de facultad jurisdiccional, a modo de un consulado, indispensable para la defensa de los intereses transportistas y comerciales, predominantes durante los siglos bajo medievales, no solo en el seno de la propia cofradía sino en toda la economía marítima de Gipuzkoa.

Estas ordenanzas fueron suficientes para regular las actividades que los miembros de la Cofradía efectuaban hasta las décadas finales del siglo XV. A partir de entonces, las crecientes dificultades de la actividad transportista motivaron que fuese en incremento la presencia y la importancia de otras actividades en el seno de la Cofradía, especialmente, de la pesca del litoral y del comercio. El principal modo de potenciar los intereses comerciales dentro de la Cofradía y, por extensión en la villa, era el de incrementar y afianzar las facultades jurisdiccionales de la misma, a fin de que actuara verdaderamente como un tribunal mercantil. Este objetivo se manifestaba constantemente en el ánimo de los dirigentes de la Cofradía, que trataron siempre que su institución se asemejara a un consulado. Así, dos de las ordenanzas añadidas en 1482, la nº 36 y la 37, regulaban las apelaciones de las

324 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 212-214.

sentencias pronunciadas por los alcaldes de la mar. La primera de ambas ordenanzas mandaba que los pleitos de apelación fuesen vistos por el conjunto de los alcaldes de la mar y abades presentes junto con los que ejercieron dichos cargos el año anterior. La segunda ordenaba que, en caso de que este tribunal de apelación juzgara ser justa la sentencia apelada, la persona que hubiese promovido el recurso sería penada con la entrega de una libra de cera. En 1487 se añadió la ordenanza nº 49 que facultaba a los abades de la Cofradía la ejecución de las penas pecuniarias impuestas por los alcaldes de la mar, procediendo incluso a aprisionar a aquellos condenados remisos a pagar las penas hasta que se consiguiera su cumplimiento, e imponía nuevas multas a quienes así actuaran. Es más, contemplaba incluso la aplicación de idénticas penas a aquellos cofrades que por motu proprio protestasen por estas sentencias y medidas ejecutorias. Por fin, la ordenanza nº 57, agregada en 1502, sometía a la jurisdicción de la Cofradía a aquellos cofrades que hubiesen contraído deudas con la institución sin que pudiera conocer en estas causas ninguna otra instancia judicial, ni civil, ni eclesiástica³²⁵.

En 1518 se añadió la ordenanza nº 70 que prohibía a los clérigos el ejercicio del oficio de procurador de alguna de las dos partes que se enfrentaban en los pleitos sustanciados por el tribunal de la Cofradía. Esta medida buscaba la separación del tribunal de la Cofradía de la jurisdicción eclesiástica y constituye un claro exponente de la grave carencia que afectaba a esta institución, la falta de confirmación de sus ordenanzas por autoridad alguna, ya sea civil o eclesiástica. Esta carencia, progresivamente, restaba autoridad al tribunal de la Cofradía, a medida que, en otras localidades cercanas, se iban erigiendo otros tribunales mercantiles dotados de autorización real como la Cofradía de Santa Catalina de San Sebastián, con ordenanzas aprobadas en 1491, o el Consulado de Bilbao, también, con ordenanzas confirmadas en 1511. La Cofradía de Hondarribia continuó sin disponer de ordenanzas confirmadas por autoridad alguna y trató de superar por sus propios medios esta diferencia capital. Así, a partir de las nuevas ordenanzas, añadidas en 1527, a los alcaldes de la mar, encargados de impartir justicia, se les comenzó a denominar “Alcaldes Cónsules de la mar”. Es más, el propio regimiento de la villa no debía ver con buenos ojos el establecimiento en la villa de otra instancia jurisdiccional, ante el peligro que ello podía suponer para la pervivencia del monopolio comercial ejercido por la rentería municipal. Así, poco después, en 1530 se redactaron las ordenanzas municipales que además de incrementar el control municipal sobre el comercio, sometían a su jurisdicción los pleitos suscitados en torno a fraudes y otros delitos de tipo comercial. Además, se establecía que sería el regimiento el órgano que sentenciaría en estas causas de manera sumaria, sin figura de juicio tras únicamente haber oído a las partes; es decir a la manera de un tribunal mercantil³²⁶.

Por tanto, la Cofradía hallaba serios obstáculos en su propósito de equipararse a las nuevas instituciones consulares; propósito que consiguieron llevar a cabo, al menos, en lo que respecta a la terminología empleada, es decir, a la apariencia³²⁷. La existencia en la vecina San Sebastián de la Cofradía de Santa Catalina, dotada de ordenanzas confirmadas por el rey,

325 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 214-222.

326 A.M.F., A, 5, 1, 1.

327 IMAZ, J.M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 224-225.

es decir, de un tribunal mercantil investido de una autoridad indiscutible, suponía una dura competencia, no sólo desde el punto de vista de la huida o traslado de los procesos a San Sebastián, sino desde el de la concentración del tráfico comercial en San Sebastián, especialmente, el entablado con el extranjero. Efectivamente, los comerciantes, tanto locales como, principalmente, foráneos, siempre preferirían operar en una plaza mercantil que dispusiera de un tribunal comercial de reconocida autoridad, antes que en otra que careciese de una institución idéntica, por muy similares que fueran sus ordenanzas, estructura y funcionamiento. Con el tiempo se haría evidente, además, su insuficiente autoridad, a partir de las medidas legislativas aplicadas por el regimiento de Hondarribia con la redacción de las ordenanzas de 1530.

En suma, la existencia en San Sebastián de un tribunal mercantil autorizado y la carencia de confirmación regia de las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de Hondarribia, debió constituir otro motivo del progresivo aumento del tráfico comercial de San Sebastián a lo largo de todo el siglo XVI, en perjuicio, sobre todo, de Hondarribia. La causa de esta diferencia de carácter capital entre las instituciones gremiales de ambas villas habría que situarla, quizás, en otra característica importante que diferenciaba a ambas. A diferencia de lo que sucedía con las cofradías de San Pedro y Santa Catalina de San Sebastián, la de San Pedro de Hondarribia englobaba a múltiples actividades con sus intereses anexos, en muchas ocasiones contrapuestos. Efectivamente, aunque durante la Baja Edad Media los intereses predominantemente amparados por la Cofradía eran los relacionados con el transporte marítimo, a partir del inicio de la tendencia decadente de esta actividad ninguna otra consiguió ocupar ese puesto preponderante dentro de la institución. Efectivamente, a partir de finales del siglo XV, sin desbancar a los intereses del transporte naval, se fueron añadiendo nuevas ordenanzas que favorecían a los intereses, tanto del comercio como de la pesca del litoral, sin que ninguna de ellas consiguiera imponerse sobre las otras. Estos intereses, frecuentemente opuestos entre sí, no debieron ponerse nunca de acuerdo para promover la confirmación, por autoridad alguna, de todas o algunas de sus ordenanzas, unas más favorables que otras para los distintos intereses en juego.

De acuerdo con los datos que se disponen hasta el momento, parece que fueron estas desavenencias internas una de las causas que impidieron la confirmación de las ordenanzas, aun cuando, años después las autoridades municipales de Hondarribia se mostraron favorables a ello. Este hecho debió influir directamente en la progresiva concentración del tráfico mercantil en San Sebastián, proceso evidenciado muy nítidamente durante las décadas finales del siglo XVI. En este contexto se llevó a cabo el intento más serio para alcanzar la confirmación real de las ordenanzas de la Cofradía. Pero no eran las ordenanzas que se venían redactando desde 1361 las que fueron objeto del intento de confirmación, al contrario, fue una nueva recopilación de ordenanzas, redactada en 1566³²⁸, la que se intentó que alcanzara la

328 La fecha de redacción de este nuevo articulado no es baladí, pues coincide con la desmembración de la Diócesis de Bayona, operada precisamente este año de 1566. Efectivamente, a solicitud de Felipe II, una bula de abril de 1566 ordenaba la inserción en el obispado de Pamplona de los términos que el de Bayona poseía en territorios bajo soberanía de la corona española, entre ellos Hondarribia. Cabe la posibilidad de que la Cofradía de San Pedro de Hondarribia hubiese obtenido alguna confirmación por parte del obispo de Bayona y que hubiesen aprovechado la circunstancia de la inserción en el obispado de Pamplona para intentar alcanzar la sanción real. Con todo, no se ha localizado prueba documental alguna que certifique esta posibilidad; silencio documental que, por otra parte, como

sanción real. Reunidos los cofrades junto con los alcaldes de la villa y el vicario de la parroquial elaboraron un nuevo articulado de ordenanzas con el objeto de que fuesen aprobadas por el rey³²⁹.

De la lectura de las 31 ordenanzas que integraban la nueva recopilación se desprende que el objetivo principal de esta tarea era el de procurarse un tribunal mercantil, autorizado por el monarca, que sirviera de eficaz instrumento para tratar de atraer a la villa parte del tráfico mercantil que cada vez más transcurría por San Sebastián. Efectivamente, de manera similar a la mayoría de los articulados de las restantes cofradías de mareantes, también, las nuevas ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de Hondarribia regulaban las elecciones y labores administrativas de los cargos de la Cofradía (ordenanza nº 1, 10, 23 y 24); sus funciones piadosas (ordenanza nº 2 y 11); y sus funciones asistenciales a pobres, ancianos, impedidos, fallecidos y naufragos (ordenanza nº 3, 4, 5, 6 y 7). De igual manera establecían las contribuciones debidas por los cofrades: quienes desearan integrarse en la cofradía no siendo mareantes debían pagar a su ingreso una libra de cera o dos reales, además de medio real cada año, estando exentos de esta contribución los mayordomos y los cofrades mareantes (ordenanza nº 8 y 9); las acostumbradas contribuciones debidas por los barcos mercantes o de pesca serían recaudados por sus respectivos maestros para su entrega a los mayordomos (ordenanza nº 13 y 21); los barcos, tripulaciones y oficiales dedicados al corso pagarían también la parte correspondiente a sus ganancias al mayordomo (ordenanza nº 19); todo marinero empleado en cualquier embarcación dedicada a cualquier actividad debería entregar el 1,5% de sus ganancias (ordenanza nº 20); toda embarcación de la villa dedicada al comercio, transporte, corso debería entregar el 1,5% de sus beneficios y cada chalupa de pesca el 3,75% (ordenanza nº22).

Sin embargo, las restantes ordenanzas aplicaban, sobre todo, medidas de fomento del tráfico mercantil de la villa, incluidas las facultades jurisdiccionales de la Cofradía. En primer lugar, se incluían diversas medidas que trataban de potenciar el tráfico portuario de barcos naturales y sobre todo extranjeros. Las ordenanzas nº 14 y 15 mandaban la obligatoriedad de los cofrades de acudir en socorro de cualquier embarcación, especialmente extranjera, cargada de víveres y otras mercancías, que, estando anclada en la bahía, se hallase en apuros por tormenta o por ataque de enemigos; la nº 16 otorgaba la preferencia de amarre en el puerto a los barcos grandes sobre los pequeños; la nº 17 prohibía arrojar lastre en el puerto, práctica que repercutía en su colmatación, en perjuicio del tráfico naval; y la nº 18 imponía un derecho a toda embarcación foránea que arribase al puerto, de un real y medio a los barcos grandes -se consideraba como tal a aquellos que dispusiesen de una embarcación auxiliar propia- y de un cuartillo de real a las embarcaciones menores, en concepto de atojaje y de balizaje del canal. En segundo lugar, se aplicaban diversas medidas para garantizar la sumisión de los marineros-pescadores a los maestros de las embarcaciones y a las autoridades de la Cofradía y de la villa. La ordenanza nº 12 imponía una multa de seis ducados a los marineros que

más adelante se podrá comprobar, tendría su razón de ser en caso de que realmente el obispo de Bayona hubiese autorizado la Cofradía en alguna fecha indeterminada.

329 Existen dos copias iguales de estas ordenanzas redactadas en 1566 en los fondos del archivo municipal de Hondarribia: A.M.F., E, 4, 33, 8; E, 6, IV, 2/1.

rompiesen su palabra de embarcarse en determinada tripulación, a no ser que se le ofreciera un puesto de oficial o medio mareaje más de soldada en un mercante o cuarto mareaje más en un barco destinado a las pesquerías transoceánicas; a los maestros que, de forma similar, dejaran de embarcar a un marinero con el que se habían concertado de forma verbal se les aplicaban idénticas multas; la nº 27 mandaba a todos los cofrades que cumpliesen exactamente los contenidos de las ordenanzas bajo las penas establecidas; y la nº 31 ordenaba que no se hicieran juntas de la cofradía sin el concurso de los alcaldes ordinarios de la villa. En tercer lugar, se regulaban las facultades jurisdiccionales de la Cofradía. A los “Jueces Cónsules de Mar” se les confería la jurisdicción para conocer de forma sumaria y sin figura de juicio en cualquier demanda que se suscitase entre los mareantes y los comerciantes, relativos a la navegación, al comercio naval, seguros, etc., que no superasen los seis mil maravedís. Las apelaciones serían vistas por un tribunal formado por los jueces cónsules, el mayordomo mayor o su teniente y dos cofrades honrados designados por los jueces cónsules, siendo sus sentencias de revista irrevocables (ordenanza nº 28). La ordenanza nº 29 mandaba que en los casos de ausencia de los jueces cónsules de mar o sus tenientes los pleitos fuesen sustanciados por los mayordomos menores. La nº 30, por fin, confería al preboste de la villa la facultad de ejecutar las sentencias de los jueces cónsules de mar en caso de que fuese requerido al objeto.

A diferencia de las ordenanzas originales, las redactadas en 1566 apenas entraban a regular algún aspecto relativo a otras actividades marítimas de gran peso económico en la villa, como la pesca del litoral. Se limitaban únicamente a regular el uso de las redes barrederas en la pesca de la sardina a fin de que no resultaran perjudiciales para el resto de los pescadores (ordenanza nº25) y a mandar que las ballenas capturadas por los miembros de las cofradías no pudiesen ser vendidas en entero a Francia, sino trinchadas, saladas y envasadas en barriles (ordenanza nº 26). Obviamente, estas medidas eran insuficientes para regular el complejo mundo de la pesca de Hondarribia. Por supuesto, este nuevo articulado de las ordenanzas no debió satisfacer, de ningún modo, a los intereses pesqueros asociados a la Cofradía, lo que, quizás, desencadenó el fracaso de las gestiones para alcanzar su confirmación real. Efectivamente, no se conocen todas las causas que motivaron la interrupción de las gestiones conducentes a obtener la sanción real de estas ordenanzas. Tras la petición dirigida por la Cofradía, una Real Provisión de 1567 encomendaba al Corregidor de Gipuzkoa que llevase a cabo una investigación acerca de la conveniencia de la confirmación de las nuevas ordenanzas. El Corregidor encomendó la tarea al merino mayor, quien, por causas que se desconocen, interrumpió sus gestiones, sin que ninguna de las partes implicadas e interesadas en conseguir la aprobación real procediera a iniciarlas de nuevo. Mientras no se conozcan nuevos datos, la posible existencia de desavenencias internas, derivadas de la no separación en dos entidades distintas de los intereses mercantiles y pesqueros, es la única causa que se puede barajar para explicar el fracaso de las gestiones. De hecho, los acontecimientos ocurridos posteriormente apuntan hacia la validez de esta hipótesis.

El fracasado intento de obtención de la aprobación real de unas ordenanzas favorables al establecimiento de un efectivo tribunal mercantil, en suma, de una institución favorable a los intereses comerciales, debió suponer un duro golpe para los empeños de los comerciantes y de las autoridades de la villa por atraer parte del tráfico comercial. De manera que el proceso de concentración del tráfico en San Sebastián continuó adelante sin que ninguna institución

comercial ubicada en cualquier otra localidad ejerciera ninguna oposición de relevancia. Esta realidad, junto con la imposibilidad puesta de manifiesto de conseguir la aprobación de unas ordenanzas favorables a sus intereses, debió incentivar a los comerciantes de Hondarribia a ensayar otra vía alternativa, la de la aprobación de la Cofradía por las autoridades eclesiásticas. Efectivamente, consta que en 1595 la Cofradía de San Pedro obtuvo nada menos que la sanción papal. El que los miembros de la Cofradía recurrieran a Roma para alcanzar la autorización de su institución ofrece importantes pistas para comprender las causas que motivaron el fracaso del intento de obtención de la aprobación regia de 1566. En primer lugar, el recurso a Roma para alcanzar el beneplácito papal de la existencia de la Cofradía denota lo trascendental que resultaba para el futuro de la institución y, por supuesto, de la actividad comercial de Hondarribia alcanzar un grado de autoridad indiscutible. Fracasado su intento de autorización por el máximo poder temporal que les gobernaba, es decir por el rey, recurrieron al máximo poder espiritual de la Cristiandad, el papa, que, de acuerdo con las teorías teológicas y políticas provenientes del Medievo, era el representante de Cristo en la tierra y, por tanto, el principal valedor y legitimador del poder temporal -que siempre se ejercía por la gracia de Dios-. En suma, los cofrades no se contentaron con una simple aprobación otorgada por las autoridades eclesiásticas más inmediatas, como el arcipreste mayor de Gipuzkoa en el caso de la Cofradía de Orio; precisaban de la sanción de una autoridad indiscutible y a falta del rey era el papa el único que realmente cumplía ese requisito.

En segundo lugar, el recurso a la autoridad eclesiástica para confirmar la legalidad de la Cofradía entrañaba un serio problema, consistente en que, en lo sucesivo, la institución quedaba sometida a la jurisdicción eclesiástica. Si se tiene en cuenta que, por razones obvias, este extremo no era deseado de ninguna manera por el sector de la Cofradía interesado en potenciar su faceta de tribunal mercantil, se puede comprender lo indispensable que les resultaba alcanzar la deseada autorización. Efectivamente, ya durante los inicios del problema de la carencia de autorización de las ordenanzas de la Cofradía, en 1518 se redactó la ordenanza nº 70 que prohibía el oficio de procurador a los clérigos en los pleitos sustanciados por el tribunal de la Cofradía, con objeto de desligarse absolutamente de cualquier intervención jurisdiccional de las autoridades eclesiásticas. Por tanto, no deja de sorprender que en 1595 se sometieran al poder de la máxima autoridad eclesiástica. Con todo, el recurso a la autoridad papal ofrecía a los miembros de la Cofradía ciertas ventajas que de haber acudido a las autoridades eclesiásticas más inmediatas, como podría ser el obispo de Pamplona, no hubieran obtenido en absoluto. El alejamiento físico del papado y la independencia de sus decisiones particulares con respecto a los oficiales diocesanos de Pamplona permitían que dichas decisiones de ámbito particular, no universal, pudieran pasar desapercibidas, es decir, pudieran ser escondidas en los casos en que así interesase. En suma, una bula papal concedida a una institución particular, como era el caso de la Cofradía de Hondarribia, a diferencia de una carta pastoral emitida por el obispo, podía pasar desapercibida llegado el caso. Además, el recurso al obispo de Pamplona para la obtención de la confirmación de la Cofradía implicaba el sometimiento a su jurisdicción. Aunque la autorización papal implicaba también el sometimiento a la jurisdicción eclesiástica, siempre quedaba la posibilidad de evitar la intervención de las autoridades judiciales diocesanas, merced a su desconocimiento de la existencia de tal autorización. De igual manera actuaron años después los cofrades de Zumaia recurriendo a la obtención de la sanción papal de su

Cofradía en 1610, como poco antes se mencionaba.

Esta realidad se hace evidente en los autos de un pleito sustanciado en 1630 en el tribunal episcopal de Pamplona³³⁰. En la junta de la Cofradía celebrada el día de San Pedro de 1629 para elegir los nuevos abades o mayordomos, don Juan de Alchacoa y don Miguel de Azaldegui, ambos presbíteros beneficiados de la parroquia de Hondarribia, que, además, se empleaban en actividades marítimas como la pesca, pretendieron tener derecho a voto, como cofrades que eran de la Cofradía. Pero el resto de los asistentes se opuso a su pretensión. En venganza, ambos sacerdotes instigaron que el fiscal del obispado iniciara de oficio en 1630 unos autos en contra de la Cofradía, demandando que, en lo sucesivo, debido a los escándalos, discusiones, peleas, etc., que se producían en sus reuniones, éstas no se celebrasen más en la capilla de San Pedro de la parroquia. El procurador de la Cofradía contradijo la demanda alegando que el “Consulado y Mareantes de la Hermandad del señor San Pedro” llevaba 300 años reuniéndose en dicha capilla y que realizaba muchas obras pías y asistenciales. Ante esta evidencia, el fiscal recurrió a la artimaña de solicitar que la Cofradía presentase sus ordenanzas confirmadas por el ordinario en que se autorizasen sus reuniones en la parroquia, argumentando que “...sin ellas no se puede llamarse cofradia ni hermandad...”. Se trataba de una grave disyuntiva en que los cofrades debían elegir entre presentar su aprobación papal de 1595 y someterse, en su caso, a la jurisdicción eclesiástica o negar la disposición de ordenanzas ni autorización alguna, con lo que se corría el peligro de que, en consecuencia, las autoridades episcopales negaran su derecho a reunirse en la parroquia. La Cofradía optó por el segundo supuesto, de manera que todos los testigos presentados por su parte, además de calificar de hermandad a la institución, negaban que constituyera una cofradía y que se hubiese sometido nunca a la jurisdicción eclesiástica³³¹. El fiscal pronto alegó que no siendo cofradía ni disponer de ordenanzas confirmadas no podían hacer juntas en la parroquia sin permiso episcopal. La causa de la opción de los cofrades por mentir negando la disposición de ordenanzas y de autorización eclesiástica alguna se hizo

330 A.D.P., Treviño, C/330-nº 25.

331 El alférez Juan Lucian de Heribas afirmaba que “...esta hermandad como dicho tiene la bisto en todo su dicho tiempo y que es publico en toda la dicha villa esta fundada por hermandad y no por cofradia...”.

El alférez Miguel de Ocadiz, por su parte, decía que “...sin que jamas en particular este testigo aya bisto en los dichos çinquenta años que ha que reside les ayan tomado ni pidido cuentas los señores obispos ni sus bicario generales, en que // (fol. 68 v.) gastan las dichas rentas aunque es berdad que el señor don Antonio de Benegas y otros señores obispos las veces que a la dicha villa an venido haçer bisitas les an intentado pidilles cuentas mas la dicha hermandad siempre se a defendido con deçir la hermandad que ellos tienen no es cofradia ni tal se hallara, ni que tenga un maravedi de renta a çensso ni de otro modo sino tan solamente que es una hermandad y union que sus antepassados y maiores hiçieron de concordia que de las pescas que hiçienssen y jornadas a Sebilla y otras partes con nabios de las ganancias que hubiesse ayan de dar tanto a la hermandad del señor Sanpedro como a qualquier marinero le puede caber y que esta limosna se distribuia por sus abbades maiores que ellos nombran en deçir missas por las almas de los tales marineros y en enterrallos y haçer todo el gasto para ello y en casso que un marinero de biejo no pudiesse trabajar darle el sustento neçesario y acudir a los pobres marineros asi en sana salud como en sus enfermedades con todo lo neçesario y a los marineros que de diferentes partes de los estranjeros bienen robados de la mar en dalles limosna para pasar su camino y en otros muchos cassos de virtud haçiendo muy gran serviçio a Dios nuestro señor, y bisto esto por los señores obispos no an tratado mas // (fol. 69 r.) pidilles las dichas cuentas sino antes bien animallos a que prosiguiesen con sus limosnas y buenas obras, y tiene por çierto este testigo por haberlos oydo deçir a muchos de la dicha hermandad que si su Ilustrisima señoria trata de querer reçevides cuentas dexaran perder la dicha hermandad pues pende dellos tan solamente y de las limosnas que boluntariamente tienen ofreçido de dar de sus ganancias de que resultaria muy grande daño en estorballes su buen yntento...” (A.D.P., Treviño, C/330-nº 25).

patente en otra alegación que presentaron, solicitando la interrupción de los autos. Basaban su petición, precisamente, en que no constituyendo Cofradía sino una mera reunión espontánea de vecinos, no competía a las autoridades eclesiásticas el conocer en este caso³³².

De todas maneras, algunos de los testigos presentados por el fiscal contradijeron de algún modo sus tesis de que, sin constituir una cofradía ni disponer de ordenanzas confirmadas, no podían contar con un lugar específico para sus juntas en la parroquia, ni podían celebrar reuniones públicas. Efectivamente, emitieron afirmaciones como que aunque efectivamente no constituía una cofradía se trataba de una unión o hermandad caritativa, por tanto, irrefutable desde el punto de vista de la moral cristiana, o que sus miembros tenían derecho a reunirse en la parroquia “...*por quanto los hermanos que se juntan son la justicia y regimiento de la dicha villa que son patronos mero legos y los demas veçinos de ella...*”. En suma, de estos testimonios se deduce que la Cofradía prefirió esconder la confirmación papal para evitar que fuese sometida a la jurisdicción y a la intervención de las autoridades diocesanas del obispado de Pamplona, pues realmente no peligraba su derecho a continuar reuniéndose en la parroquia, teniendo en cuenta que el concejo era su patrono y que los alcaldes de la villa asistían a sus juntas. La sentencia del tribunal, atendiendo a que “...*no puede ser tenuta la dicha junta por cofradia ni ermandad por quanto no tiene reglas ni constituyciones a que estar sujetos ni las an querido hacer aunque para ello se les a dado y concedido diverssos terminos...*”, confirmó un auto precedente que prohibía la celebración de más juntas en la parroquia sin que primero procediesen a elaborar sus ordenanzas y a obtener su aprobación episcopal³³³. Con todo, poco efecto tendría esta sentencia sobre la Cofradía o “Consulado” que, a fin de salvaguardar la independencia de su tribunal mercantil, había recurrido a la ocultación y a la mentira para mantenerse al margen de la intervención jurisdiccional de las autoridades episcopales, a cambio de una hipotética renuncia a reunirse en la parroquia, decisión que en última instancia competía al concejo de Hondarribia.

La disposición de la bula papal de 1595 autorizando la existencia de la Cofradía, sirvió, en suma, de eficaz arma para la defensa de los intereses de los cofrades, recurriendo a su ocultación o sacándola a relucir en los casos en que así lo precisaran. De la documentación consultada se deduce que durante siglos los cofrades prefirieron proceder a la ocultación de esta bula. Así, a la solicitud de noticias acerca de las cofradías de todo tipo existente en Hondarribia, dirigida por el Corregidor a la ciudad en 1770, el concejo respondía que la Cofradía de San Pedro disponía de ordenanzas elaboradas en 1566, aunque se desconocía si habían sido objeto de confirmación por autoridad civil o eclesiástica alguna. Añadía que siempre había evitado someterse a la censura y control de las autoridades eclesiásticas del obispado y que disponían de varias sentencias favorables al respecto³³⁴. En cambio, el año

332 “...en quanto a las reglas y constituciones deve VM asi vien suspender los autos en que se mandan presentar por caussa que la dicha hermandad no las tiene ni obligacion de hazellas por no ser cofradia fundada sino una union de partes que expontaneamente sin estar sujetos a obligacion alguna gustan de distribuyr parte de sus haziendas y ganancias en limosnas y obras pias...” (A.D.P., Treviño, C/330-nº 25).

333 A.D.P., Treviño, C/330-nº 25.

334 “En 13 de octubre de 1566 se formaron ordenanzas por los hermanos cofrades de la Hermandad de San Pedro herigida en la Parroquial de Santta Maria de esta ciudad en cuyo preambulo o caveza se asiento que de inmemorial tiempo a aquella parte havia tal hermandad por lo que se ignora su origen y si fue con Real Consentimiento o del

1800 era la propia Cofradía o Hermandad de mareantes la que denunciaba, ante el tribunal episcopal de Pamplona, al párroco de la parroquia de Hondarribia, por haberse negado a officiar la misa solemne que desde hacía siglos se venía celebrando el día de San Pedro. Ante la alegación del cabildo de que estando la Cofradía o Hermandad al margen de la jurisdicción episcopal no podía reclamar nada a los clérigos acerca de sus funciones, la Cofradía no dudó en presentar la recopilación de sus ordenanzas de 1566 y la bula papal de Clemente VIII, otorgada en 1595, autorizando la existencia de la Cofradía³³⁵.

Efectivamente, para el año 1800 las circunstancias habían variado mucho con respecto a principios del siglo XVII. Los empeños de la Cofradía de San Pedro por afianzar su faceta de tribunal mercantil para tratar de atraer una mayor porción del tráfico comercial hacia Hondarribia resultaron baldíos. El tráfico comercial se concentró principalmente en San Sebastián y la acción judicial del tribunal de la Cofradía fue muy lánguida. Efectivamente, los escasísimos datos relativos a su actividad judicial, localizados en la documentación del siglo XVII consultada en el curso de esta investigación, muestran que su acción se centró en disputas locales de escaso peso económico. Es el caso del pleito suscitado en 1663, a raíz de un conflicto jurisdiccional surgido cuando los jueces cónsules de mar de la Cofradía de San Pedro, pretendieron juzgar un caso de aprehensión de una pequeña red en los juncales del Bidasoa, espacio sometido a la exclusiva jurisdiccional de los alcaldes de la ciudad³³⁶. Posteriormente, en el siglo XVIII no hay constancia alguna de intervención judicial de la Cofradía. Es más, como más adelante se comprobará, a fines de este siglo se produjeron importantes transformaciones que afectaron a las características organizativas de las cofradías de mareantes y que, quizás, expliquen el que en 1800 la Cofradía de San Pedro de Hondarribia no tuviera ya ningún problema para exhibir ante el tribunal episcopal de Pamplona la bula papal que autorizaba su existencia, a pesar de que ello implicase someterse a su jurisdicción.

En tercer lugar, la obtención de la bula papal de 1595 implica un acuerdo entre los distintos intereses integrantes de la Cofradía para alcanzar su autorización, a diferencia de lo que había sucedido en 1566. Efectivamente, la lectura de los contenidos de la bula aporta algunos indicios acerca de las razones que motivaron, tanto la interrupción de las gestiones de 1566 como el ocultamiento de su existencia en 1630³³⁷. En cuanto a la primera de las cuestiones, se

ordinario si vien constta que queriendo reconocer en visitta las quenttas y libros los visittadores eclesiasticos de este obispado se han escussado los hermanos a su entrega sobre que han littigado varios pleittos y obttenido senttencia a su favor..." (A.M.F., E, 4, 33, 8).

335 A.D.P., Navarro, C.2677-nº 14.

336 A.M.F., E, 7, II, 9/14.

337 "Clemente obispo sierbo de los sierbos de Dios, a todos los fieles de Christo que las presentes letras vieren salud y apostolica vendicion, atendiendo sobre el rebaño del señor encomendado dibinalmente a nuestra vigilancia como de lo alto se nos a concedido usando el oficio de atalaia ayudando a los fieles de Christo principalmente // (fol. 154 r.) a las cofradias a exercitar entre si piadosas y meritorias obras y visitando los santos templos de Dios puedan con el fabor dibino merecer su salud, aplicamos gustosos el cuidado de nuestra atencion y los combidamos a ello con dones espirituales, endilugencias (sic), perdones y remision de pecados; Y asi como aya instituida uniformemente pero no para hombres de especial empleo una piadosa Cofradia de ambos sexos en la Yglesia Parroquial de la ciudad o lugar de Fuenterrabia de la Diocesis de Pamplona como lo tenemos entendido vajo la imbocacion de San Pedro cuios

comprueba que la bula otorgada por Clemente VIII, además de confirmar la existencia de la Cofradía, se limitaba a conceder una serie de indulgencias a aquellos que cumpliesen con las obras pías y asistenciales que venían recogidos en los dos articulados de ordenanzas antes mencionados. Es decir, no había ninguna mención de las restantes ordenanzas de la Cofradía, favorables, unas a los intereses comerciales-transportistas -específicamente englobados en la nueva recopilación de 1566- y otras a los de pescadores y marineros. Ello induce a pensar que ambos cúmulos de intereses se pusieron de acuerdo en renunciar a promover la confirmación de aquellas ordenanzas que eran favorables a cada uno a fin de priorizar la autorización papal de la existencia de la Cofradía. Es decir, la bula de 1595 únicamente contemplaba las funciones piadosas y asistenciales de la Cofradía, aceptadas y reconocidas por todos los grupos de intereses que la integraban, sin que ninguno de ellos intentara incluir y primar únicamente el conjunto de ordenanzas que le resultaba favorable, que es lo que sucedió en

amados hijos cofrades acostumbran exercitar muchisimas obras de caridad; Nos pues deseando que ellos y los que por tiempo sean cofrades de dicha Cofradia se enciendan con el exercicio de semejantes obras piadosas y que en adelante se exerciten mas en ellas y tambien otros fieles de Christo se exciten grandemente a entrar en la dicha Cofradia y que la dicha Yglesia se tenga en la venerazion // (fol. 154 v.) debida y por los mismos fieles de Christo se frecuente con dignas veneraciones y que ellos por causa de debocion concurran a dicha Yglesia tanto mas gustosos quanto vieren estar mas abundantemente faborecidos con este don de de (sic) gracia celestial por la misericordia de Dios onipotente y de los veatos Pedro y Pablo estribando en la autoridad de sus apostoles a todos y cada uno de los fieles de Christo de ambos sexos verdaderamente penitentes y confesos que en la dicha Cofradia entraren, el dia primero de su entrada si recibieron el santisimo sacramento de la Eucaristia fuera de esto tanto a ellos quanto a los presentes y que por tiempo seran cofrades de la dicha Cofradia y verdaderamente penitentes y confesos y recibida la sagrada comunion si esto pudieren commodamente en el trance de la muerte si no pudieren con la voca imbocaren de corazon el nombre de Jesus demas de esto tanto a los mismos cofrades quanto solamente por el primer año del infraes- // (fol. 155 r.) cripto decenio a los otros fieles de Christo del dicho sexo que no son cofrades del mismo modo verdaderamente penitentes y confesos y recibida la sagrada comunion los quales debotamente visitaren todos los años la antes dicha Yglesia quando se celebra la fiesta de los mismos santos Pedro y Pablo desde las primeras visperas hasta ponerse el sol del dia de la misma fiesta y alli hicieren debotamente oracion por la exaltacion de la Santa Madre Yglesia, extirpacion de las erejias, combercion de los erejes y por conserbar la paz entre los principes christianos, haciendo esto en dicho dia concedemos y alargamos por tenor de las presentes con autoridad Apostolica plenaria, indulgencia y remision de todos sus pecados mas por los otros nueve años del dicho decenio a los que no son cofrades siete años y otras tantas quarentenas fuera de esto a los cofrades que juntamente penitentes y confesos visitaren esta Yglesia debotamente en las festibidades de la Asuncion y Anun- // (fol. 155 v.) ciation de la veata virgen Maria y San Andres y tambien de los Santos Fabian y Sebastian y rogaron alli como arriba se a dicho si recibieren el santisimo sacramento de la eucaristia qualquiera de estos que esto hicieren otros siete años y otras tantas quarentenas, por ultimo a los cofrades todas las veces que asistieren en la misma Yglesia a celebrar los dibinos officios segun estilo de cofrades o a congregaciones publicas o secretos por causa de exercer qualquiera obra piadosa o acompañaren el mismo santisimo sacramento quando se lleba a algun enfermo y si algunos impedido de hacer estos hecha para esto la señal de la campana rezaren una vez por el mismo enfermo la oracion del Paternoster y la salutacion angelica, o asistieren officiosos a las procesiones ordinarias y extraordinarias tanto de la dicha Cofradia quanto a qualquiera otras que se an de celebrar con licencia del // (fol. 156 r.) ordinario y a enterrar los muertos, o consolaren a los enfermos en sus adbersidades o recibieren de ospedaje a los pobres peregrinos o compusieren la paz con los enemigos o dijeren cinco vezes esta oracion del Paternoster y otras tantas la oracion angelica por las almas de los cofrades de dicha Cofradia muertos en gracia de Christo o finalmente redujeren alguno al camino de la salud y enseñaren a los ignorantes los preceptos de Dios y lo perteneciente a la salud o exercitaren qualquiera otra obra de piedad o caridad, por autoridad y tenor de las presentes por qualquiera de las obras pias predichas a los antes dichos presentes relajamos misericordiosamente en el señor tantas veces sesenta dias de las penitencias a ellos impuestas o de otro modo debidas, quanto a los no cofrades que como arriba se a dicho visitan dicha Yglesia, tan solamente asta el proximo decenio, mas quanto a los cofrades antes dichos executando cada una // (fol. 156 v.) los perpetuos futuros tiempos, pero queremos que si a los cofrades y otros antes dichos fieles de Christo por razon de lo antes dicho o de otro modo fuere concedida por nos alguna otra indulgencia que a de durar perpetuamente o para determinado y no cumplido tiempo estas mismas presentes letras no sean de ninguna fuerza ni momento. Dada en Roma en San Pedro año de la encarnacion del Señor de mil y quinientos y noventa y cinco a doce de mayo año quarto de Nuestro Pontificado.” (A.D.P., Navarro, C/2677-nº 14).

1566, lo que debió abocar al fracaso el intento de confirmación real de ese conjunto de ordenanzas. Efectivamente, ambos grupos de intereses predominantes de la Cofradía se veían muy precisados de alcanzar su autorización, los intereses comerciales para afianzar sus funciones de tribunal comercial, como antes se mencionaba, y los pesqueros para disponer de una institución que, como en Mutriku, autorizara sus prácticas de conservación y exportación de sus capturas, en un contexto de dura ofensiva provincial en contra del afianzamiento de estas prácticas en Gipuzkoa. En cuanto a las razones del ocultamiento de esta bula, además del antes citado propósito de desvincularse de la jurisdicción y de la intervención de las autoridades episcopales, hay que mencionar que la autorización papal únicamente se refería a una cofradía exclusivamente piadosa. La bula especificaba que la cofradía autorizada no debía estar integrada por “hombres de especial empleo”, es decir, que, en lo sucesivo, no debía ser una cofradía de oficio, sino meramente piadosa. Extremo que no debió satisfacer en absoluto a los miembros de la Cofradía, lo que debió impulsarles a la ocultación de este documento, de manera que, aparentemente y ante los ojos de los eclesiásticos diocesanos y parroquiales continuó siendo una hermandad.

La institucionalización de la Cofradía de Santa Catalina de San Sebastián se materializó, de forma paralela a la de la Cofradía de San Pedro, en medio del contexto de los enfrentamientos suscitados a raíz de la redacción de las ordenanzas municipales de 1489. A pesar del espíritu de consenso de sus integrantes, las acciones delictivas y extorsión protagonizadas por otras asociaciones motivaron que el bachiller Diego Arias de Anaya, juez pesquisador enviado a la villa a atajar estos abusos, procediera a la supresión de la Cofradía de Santa Catalina, junto con todas las demás existentes en la villa. Igual que sucedió en el caso de la Cofradía de San Pedro, a la petición de restablecimiento de la Cofradía, elevada a la Corte por los propios comerciantes, maestros y pilotos de embarcaciones y mareantes agrupados bajo la advocación de Santa Catalina, se adhirió el concejo de la villa. Argumentaron su petición en que la Cofradía de Santa Catalina cumplía dos funciones primordiales para la continuidad del tráfico mercantil del puerto de San Sebastián. Por una parte, había construido a su costa los muelles de la villa y se encargaba de su mantenimiento para lo cual contaba con un mayordomo que gestionaba sus cuentas. Por otra, impartía justicia de forma sumaria, sin figura de juicio, en todas las cuestiones que se suscitaban entre los participantes del comercio marítimo; en suma, ejercía una labor propia de un consulado, que, como se acaba de describir en el caso de Hondarribia, resultaba vital para atraer hacia la villa a un, cada vez, mayor tráfico mercantil. La petición fue atendida y en 1491 los Reyes Católicos confirmaron el conjunto de siete ordenanzas de la Cofradía con la inclusión al principio del articulado, a modo de declaración de intenciones, de un fragmento de las ordenanzas municipales que prohibían la formación de todo tipo de reunión, cofradía, etc.³³⁸.

A la hora de analizar las características y funciones de la Cofradía de San Pedro de San Sebastián, se señalaba que esta institución fue también investida de capacidad jurisdiccional mediante las ordenanzas que le fueron confirmadas el mismo año de 1491. Es decir, a partir de fines de 1491 San Sebastián contaba con dos cofradías con jurisdicción sobre distintas actividades marítimas, aunque, en muchas ocasiones sobre los mismos agentes o mareantes.

338 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2332.

A primera vista pudiera parecer que se abrían las puertas a nuevos y cruentos conflictos jurisdiccionales que luego en la realidad no hay constancia de que sucedieran. La tercera ordenanza de la Cofradía de San Pedro de San Sebastián facultaba a sus mayordomos a ejercer jurisdicción, aunque su ámbito de actuación era bastante restringido pues únicamente podían juzgar en aquellos pleitos suscitados en la actividad pesquera y cuya cuantía no superase los tres mil maravedíes, prohibiendo expresamente que lo hicieran en cualquier otro pleito³³⁹. En suma, de estas limitadas facultades se deduce que el objetivo de su concesión no era el de crear un nuevo tribunal que compitiera con la Cofradía de Santa Catalina, que, como en breve se comprobará, sí actuaba como un verdadero tribunal consular o mercantil. Su principal objetivo era el de procurar la obediencia a las autoridades de la Cofradía y, por consiguiente, a la de los propietarios de los pesqueros y a la del concejo de la villa, de los poco sumisos marineros-pescadores de San Sebastián, que constituían el grupo social más numeroso de la villa. Esta hipótesis adquiere mayor certidumbre a la vista de las restantes ordenanzas relativas al ejercicio de la jurisdicción por el mayordomo de la Cofradía de San Pedro. La ordenanza nº 5, que regulaba las apelaciones de las sentencias emitidas por el mayordomo, no hacía sino ampliar su capacidad de control sobre sus subordinados, pues mandaba que los pleitos de apelación fuesen vistos sumariamente por el propio mayordomo, junto con otros cuatro honorables cofrades por él designados, sin que se diera paso a la intervención de cualquier otro cargo de la Cofradía que, en un momento dado, pudiese poner en entredicho alguna decisión adoptada en primera instancia por el mayordomo³⁴⁰.

El objetivo de procurar la sumisión de los pescadores a las autoridades de la Cofradía y del concejo, se hace más patente aún con la lectura de las ordenanzas que atañen a la ejecución de las sentencias del mayordomo. La ordenanza nº 6 facultaba a los mayordomos a designar un bedel destinado a requerir a los cofrades los mandamientos del mayordomo, a quien en caso necesario se le facultaba para recurrir al preboste de la villa para que procediera a la ejecución de las sentencias, advirtiendo, nuevamente, la prohibición de la formación de ningún grupo de presión o monipodio³⁴¹. La ordenanza nº 23 imponía a los mayordomos la obligatoriedad de

339 "...es nuestra merçed e voluntad que los dichos maestros et pescadores haya facultad de elegir y elijan un mayordomo en cada un año y que el dicho mayordomo pueda entender, juzgar et determinar solamente entre los dichos maestros et pescadores de la dicha villa e su jurisdición en los cassos y cossas que por rrazon del dicho ofiçio de pescar nasçieren entre unos y otros fasta en quantia de tres mill maravedis yno en mas y que en todo ello pueda el dicho mayordomo simpliçiter e de plano e sumariamente sin figura de juicio sabida solamente la verdad determinar las dichas contendas e debates segun dicho es, apremiando e poniendo premias a qualquier de las partes que esten por su juicio, pero es nuestra merced que el dicho mayordomo non se entienda a // (fol. 56 v.) juzgar e determinar en otros cassos ny contendas que non nascan del dicho ofiçio de pescar nyn entre otras perssonas salvo entre las mismas fasta en la dicha quantia, so pena que yncurra en las penas que yncurren las perssonas pribadas que ussan de ofiçio de justicia no teniendo poder ny jurisdición para ello..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 581).

340 "...Otroși mandamos que si de los juizios e // (fol. 56 v.) sentençias que el dicho mayordomo diere alguna parte apelare que el dicho mayordomo en uno consigo pueda llamar y ajuntar otros quatro de los honrrados maestros e pescadores que a el bien visto fuere para determinar en rrevista la dicha apelazion sumariamente segund lo usaron los otros mayordomos que antes de ellos fueron..." (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 581).

341 "...Otroși hordenamos y mandamos que el dicho mayordomo cada uno en su año pueda elegir una persona por vedel para con quien pueda mandar venir ante si a las perssonas que fueren requeridos o sera nesçessario. Otroși mandamos que los juizios y sentençias que el dicho mayordomo diere, siendo requerido el preboste de la dicha villa sea obligado de executar y que por mandamiento del mayordomo se faga la execuçion en las personas contra quien son dadas o en sus vienes las dichas sentençias o mandamientos que el dicho mayordomo diere sobre lo suso dicho

proceder a la ejecución de sus sentencias, condenando a los remisos a las mismas penas contenidas en sus sentencias no ejecutadas, y mandando al concejo y alcaldes de San Sebastián a intervenir en caso de que los mayordomos de la Cofradía les solicitasen ayuda para la ejecución de sus sentencias³⁴².

En cambio, las ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina, aunque es verdad que, también, incluían coletillas advirtiendo a sus miembros de la prohibición de formalizar monopodios o grupos de presión, otorgaban unas facultades jurisdiccionales mucho más amplias a sus mayordomos y para procurar la ejecución de sus sentencias no contenían ninguna medida especial más allá del apoyo del concejo de la villa en caso de necesidad. Por tanto, las medidas especiales para procurar la ejecución de las sentencias y mandamientos de los mayordomos de la Cofradía de San Pedro corroboran la hipótesis de que iban dirigidas a conseguir la sumisión y obediencia de sus miembros a la autoridad gremial y municipal. En el caso de la Cofradía de Santa Catalina, integrada, principalmente, por los grupos sociales más acomodados de la villa -comerciantes, propietarios de embarcaciones, pilotos, etc.- no se precisaba de tales medidas para conseguir la sumisión de sus cofrades, ni era ese uno de los objetivos de esta institución. La separación, operada en San Sebastián entre los intereses propios del comercio marítimo y los relacionados con la actividad de la pesca, agrupando a cada conjunto de intereses en sendas instituciones independientes, resultó providencial para que el funcionamiento del tribunal de la Cofradía de Santa Catalina fuese realmente efectivo y no fuese anulado a consecuencia de las disensiones entre ambos grupos de intereses, tal como aconteció con la Cofradía de San Pedro de Hondarribia. Su principal objetivo era, como el de todo consulado o tribunal mercantil, procurar el acrecentamiento del tráfico comercial de la villa.

Las siete escuetas ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina que contenían medidas, por una parte, para el correcto uso y mantenimiento de las instalaciones portuarias de San Sebastián y, por otra, para regular su función judicial, permitieron el funcionamiento real y efectivo de su tribunal. En lo que se refiere a sus amplias facultades jurisdiccionales, el mayordomo, de elección anual, tenía capacidad de juzgar sumariamente, sin figura de juicio, en cualquier pleito suscitado en el “oficio de mar” que fuese de cuantía de hasta seis mil maravedís (ordenanza nº 1), es decir, el doble de lo contemplado para la Cofradía de San Pedro; designaba un bedel para hacer los requerimientos debidos (ordenanza nº 2); y requería al concejo de la villa la ejecución de las sentencias dadas (ordenanza nº 3)³⁴³. En lo que a la

para lo qual todo e cada cossa de ello de la forma et manera y para los cassos suso expecificados damos liçençia et // (fol. 57 r.) facultad al dicho mayordomo y de mas de lo susso dicho defendemos et mandamos al dicho mayordomo, maestros e pescadores que en publico ny en secreto no fagan ayuntamiento, ny confederacion, ny monopodio, ny alterazion alguna so las penas en las dichas hordenanças que de suso ban yncorporadas, contenidas...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 581).

342 “...Otro si porque las dichas hordenanças no aprobecharian si lo contenido en ellas no se pussiesse en obra, hordenamos que el mayordomo que fuere de la dicha cofradia abida ymformazion e sabida la verdad execute e cobre las dichas penas de los que en ellas yncurrieren e si no las executare a el mesmo executen en las mesmas penas y le condenen en ellas los vehedores de sus quantas y que si para la conserbazion de las dichas hordenanças y execuçion de las dichas penas o de qualquier cossa e parte de ello hobiere menester ffabor et ayuda que el dicho conçejo, alcaldes, rregidores e vecynos e moradores sean tenidos de se lo dar...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 581).

343 “Don Fernando y Doña Ysavel por la gracia de Dios rey e reina de Castilla de Leon de Aragon de Seçilia de

gestión del puerto se refiere, se prohibía a las embarcaciones tomar lastre sin licencia del mayordomo (ordenanza nº 4) y su arrojó dentro del muelle (ordenanza nº 5), obligando a quienes desembarcasen lastre sobre el muelle a retirarlo en plazo de dos días (ordenanza nº 6). Además, consentía a los mayordomos continuar percibiendo los derechos acostumbrados, destinados a los gastos de mantenimiento del muelle (ordenanza nº 7)³⁴⁴. Se trataba de un

Toledo de Valencia de Galicia de Mallorca de Sevilla de Zerdeña de Cordova de Corzega de Murcia de Jaen de Los Algarves de Aljecira de Jibraltar conde y condesa de Barcelona e señores de Vizcaia e de Molina duques de Atenas e de Neopatria condes de Ruisellon e de Cerdeña marqueses de Oristan e de Gociano, a vos el conçejo, alcaldes, prevoste, jurados, regidores, maestros de naos, mercaderes, pilotos e mareantes de la villa de San Sevastian e su jurisdiccion que es en la nuestra noble y leal provinzia de Guipuzcoa, salud y gracia. Vien saveis como nos hobimos enviado a essa dicha villa por nuestro juez e pesquisidor al bachiller Diego Arias de Añaya el qual por virtud de poder que de nos tenia entre otras cosas que fizo saco era nulo una cofradia llamada Santta Catalina que en la dicha villa havia en que vos los dichos maestros de naos, mercaderes, pilotos e mareantes herades cofrades e mando so çiertas penas que a voz de cofradia no bos juntasedes ni fiçisedes ayuntamiento ninguno por quantto por esperienzia hera visto de los dichos ayuntamientos moverse en la dicha villa algunas alteraciones en desservicio de dios y nuestros e daño de la republica de la dicha villa e vecinos e moradores de ella segun que esto y otras cossas // (fol. 77 r.) mejor e mas cumplidamente parecia y lo demas por unas hordenanzas que el dicho nuestro pesquisidor hizo las quales fueron traydas ante nos e por parte de la dicha villa y de los dichos maestros de naos y mercaderes, pilotos e mareantes nos fue fecha relación diciendo que por los dichos mareantes se havia fecho un cay e muelle que en la dicha villa hera y que ansi mismo puso maiordomos y heran determinadas las diferencias e contiendas que del dicho ofiçio de mar naçian sin luenga de pleitos ni fatiga de costas salvo solamente savida la verdad y a eso mismo heran ayudados muchos pobres y se façian otros vienes todo lo qual se havia escusado a causa de ciertta prohibiçion del dicho nuestro pesquisidor de que se podia perder el dicho cay e muelle e por remediar todo lo suso dicho nos suplicaron e pedieron por merced que los probeiesemos como la nuestra merced fuese, e por los del nuestro consejo vistas las dichas hordenanzas fallaron que deviamos mandar proveer cerca de lo suso dicho en la forma siguiente, e nos tubimoslo por vien e porque de los ayuntamientos de los pueblos se siguen algunos escandalos e otras alteraciones e ynconbinientes e por hevitir aquellas vos mandamos que // (fol. 77 v.) ninguno ni algunos de bos los dichos maestros, mercaderes, pilotos e mareantes no vos ayuntades de aqui adelante ni fagades ayuntamientos algunos a voz de cofradia ni vos llamades cofrades de ellas so las penas en que yncurren los sediciosos y alborottadores de pueblos e so las otras penas conttenidas en dichas hordenanzas de la dicha villa porque nos fueron confirmadas el thenor de los quales es este que se sigue:

Pero porque en la dicha cofradia aya algunas cosas meritorias de que Dios es servido y nuestro serviçio acrecentado es nuestra merced e voluntad que la dicha cofradia y los cofrades de ella haian facultad de elejir y elija un maiordomo en cada un año el qual dicho mayordomo pueda entender, juzgar y determinar solamente entre los dichos maestros de naos, pilotos, mareantes de la dicha villa y su jurisdiccion en los cassos y cosas que por razon de dicho ofiçio de mar nacieren entre unos y otros fasta en contia de seis mil maravedis y no mas y que en todo ello pueda el dicho mayordomo sin pleittear y de plano y sumariamente y sin figura de juiçio savida solamente la verdad de determinar las dichas contiendas y debates segun dicho es apremiando e poniendo premios a qualquier de las partes y que este perjuicio. // (fol. 78 r.)

Otrosi hordenamos y mandamos que el dicho mayordomo cada uno en su año pueda elejir una persona por vedel para con quien pueda mandar benir ante si a las perssonas que fueren requeridas o sera necesario.

Otrosi mandamos que los juicios y senttencias que el dicho mayordomo diere siendo requerido el prevoste de la dicha villa sea obligado de executar y que por mandamiento del mayordomo se faga la execuzion y ejecutte en las personas contra quien son dadas o en sus vienes las dichas senttencias y mandamos que el dicho mayordomo los mandamientos que diere sobre lo susodicho para lo qual todo y cada cosa de ello de la forma y manera e para los casos suso especificados damos licencia e facultad al dicho mayordomo e demas de lo suso dicho defendemos y mandamos al dicho mayordomo, maestros, mercaderes y mareantes que en publico ni en secreto non fagan ayuntamiento ni confederazion liga ni monipodio ni alterazion alguna so las penas que en las dichas hordenanzas de suso ban yncorporadas se tiene...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2332).

344 “...Otrosi hordenamos y mandamos que ningun navio grande ni pequeño no laste dentro del circuito del cay que esta fecho en el puertto de esta dicha villa sin licencia del dicho maiordomo de los mareantes so pena de cien maravedis a cada uno por cada vez // (fol. 78 v.) para el dicho cay.

Otrosi hordenamos y mandamos que ningun navio grande ni pequeño no echen laste dentro en el cay de esta dicha villa y si lo hecharen paguen de pena por cada vez un florin de oro para reparo del dicho muelle.

Otrosi hordenamos y mandamos que qualquier que aparttare laste sobre el cay que denttro de dos dias lo haia de

articulado muy poco extenso y de carácter muy poco específico. De manera que la existencia de la Cofradía de Santa Catalina, con funciones idénticas a un consulado, constituyó un factor de primer orden más que explica el proceso de concentración de las principales actividades marítimas en San Sebastián, acontecido a lo largo de los siglos XVI y XVII.

La exigüidad y el carácter absolutamente poco específico de las ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina permitieron que sus mayordomos tuvieran las puertas abiertas a conocer en todo tipo de cuestiones suscitadas en el seno de las principales actividades marítimas desarrolladas en los puertos pertenecientes a la jurisdicción de San Sebastián. La disposición de un juzgado bajo su control y destinado a la promoción de sus intereses constituía un elemento vital para el fomento de las actividades de los comerciantes e inversores navales. Así, consta que, sobre todo, a partir de mediados del siglo XVI, los otorgantes de las pólizas de seguros concertados en San Sebastián, actividad financiera básica para el desarrollo de las inversiones, se sometían a la jurisdicción del mayordomo de la Cofradía de Santa Catalina en caso de que se suscitara alguna disputa³⁴⁵. A pesar de todo, en estas circunstancias, obviamente, las grandes carencias de reglamentación de las ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina repercutieron en el estallido de diversas disputas internas y en la consiguiente merma de efectividad en sus principales funciones. Por una parte, el hecho de encomendar a la costumbre el procedimiento de recaudación de sus derechos motivó que la Cofradía de

sacar y saque so la dicha pena e si no lo hiciere que el dicho maiordomo lo faga echar e se lo faga pagar.

Otrosi hordenamos y mandamos que quantto al gasto y reparo del cai e muelle e de los derechos a el pertteneçientes que el dicho mayordomo los coja y recaude de los que los devieren segun lo an por previlejio usado fasta aqui y que si alguno o algunos fueren reveldes de pagar los tales derechos fasta aqui acostumbrados a pagar que el dicho mayordomo les compela y apremie a pagar consiguiendo el dicho uso e costumbre.

E agora por parte de los dichos mareantes nos fue suplicado y pedido por merced que pues las dichas hordenanzas suso contenidas heran echas y vistas por nuestro mandado que las mandasemos confirmar y aprovar para que se guardase de aqui adelante o como la nuestra merced fuese lo qual todo visto en el nuestro consejo fue acordado que las deviamos // (fol. 79 r.) comfirmar e aprovar y nos tubimoslo por vien e por esta nuestra cartta aprovamos y confirmamos las dichas hordenanzas y cada una de ellas segun que en ellas se contiene y mandamos que valgan y sean guardadas agora y de aqui adelante para siempre jamas e mandamos a los dichos maestros y mercaderes e pilottos e mareantes de la dicha villa y su jurisdiccion que agora son o seran de aqui adelante que esta nuestra cartta de confirmazion y las hordenanzas suso dichas y cada una de ellas guardeis y efectueis cumplais e fagais guardar y efectuar cumplir agora y de aqui adelante para siempre jamas segun que en ellas y en cada una de ellas contiene e contra el thenor e forma de ellas non baiades ni pasades ni consintades hir ni pasar en tiempo alguno ni por alguna manera so las penas en ellas y en cada una de ellas contenidas y los unos ni los otros nonfagades ni fagan en deal por alguna manera so pena de la nuestra merced y de diez mil maravedis para la nuestra camara y demas mandamos al home que vos esta nuestra cartta mostrare que vos enplaze que parezcades entte nos en la nuestra cortte doquier que nos seamos del dia que vos emplazare asta quinze dias primeros siguinttes // (fol. 79 v.) so la dicha pena so la qual mandamos a qualquier escribano publico que para esto fuere llamado que diendes al que la mostrare testimonio signado con su signo porque nos sepamos en como se cumple nuestro mandado, dada, Yo el rey y la Reyna...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2332). Otra transcripción de estas ordenanzas se halla también en: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: “Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 8 (1974), pp. 73-106.

345 Por ejemplo en 1572 Cristóbal de Goyaz suscribió una póliza de seguro para asegurar 200 ducados que había invertido en la nao *La María*, propiedad de Juan de Portu, que acudió a Terranova a cazar ballenas. Los aseguradores fueron Francisco de Mutiloa, Martín de Hua, Juan Martínez de de Burbo y Martín Arano de Valencegui, todos comerciantes de San Sebastián, haciéndose cargo cada uno de 50 ducados. Entre las condiciones de la póliza se especificaba que se sometían a la jurisdicción del mayordomo de la Cofradía de Santa Catalina (A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 17).

Santa Catalina careciera de un referente escrito y autorizado para obligar al pago de los derechos a aquellos que se oponían. Así, en 1667 don Fernando de Ansorena Garayoa, a la sazón mayordomo de la Cofradía de Santa Catalina, tuvo que recurrir a solicitar el apoyo del concejo de San Sebastián para compeler a algunos armadores corsarios al pago de las contribuciones debidas. Ante la carencia de un texto que especificara cuales eran los citados derechos, don Fernando se vio precisado a especificar que equivalían a los que percibía la Cofradía de San Pedro de San Sebastián³⁴⁶.

Por otra, lo mismo sucedía con el procedimiento electoral de los cargos de la Cofradía, que a falta de una regulación escrita continuó rigiéndose por la costumbre, lo que constituía una puerta abierta al fraude y al estallido de conflictos. La no disposición de un reglamento que atendiera y, en su caso, limitara las contingencias que pudieran originarse en las elecciones, permitía el desarrollo impune de procedimientos poco ortodoxos o fraudulentos. El sistema electoral se basaba en la insaculación; de un cántaro que contenía papeletas con los nombres de todos los asistentes a la elección anual, que se solía celebrar el día dos de enero en la capilla de Santa Marta de la parroquia de Santa María, se extraían ocho electores, cada uno de los cuales volvía a depositar una papeleta con el nombre de su candidato a mayordomo. El candidato, que figuraba en la papeleta que se volvía a extraer de las ocho depositadas en el cántaro, era designado mayordomo siendo nombrado por su teniente al elector que lo propuso³⁴⁷. En ocasiones se formaban camarillas o grupos de cofrades que aguardaban fuera del templo sin participar en la primera vuelta de la elección observando a quienes recaía la suerte de ser designado por elector. En el caso de que fuera agraciado algún miembro no deseado o que no figurara entre los ocho electores ninguno que les interesara irrumpían de pronto en la capilla, en pleno acto de extracción de las papeletas para la designación de los ocho electores o antes del inicio de la segunda vuelta, reclamando su derecho a participar en la elección con lo que se daba lugar al reinicio del procedimiento, anulando los electores inicialmente seleccionados. Ello daba pie al estallido de disputas entre los distintos grupos o camarillas, tal como sucedió en 1638, en que, tras diversas maniobras de este tipo protagonizadas por diversas camarillas, resultó elegido como mayordomo Martín de Beinza, a la sazón jurado mayor del concejo de San Sebastián. Ello movió a Pedro de Elizondo, mayordomo saliente y uno de los electores anulados en el curso de la elección, a demandar al concejo ante el tribunal del Corregimiento por fraude. Acusaba al concejo, cuyo alcalde presidía las elecciones de la Cofradía, de haber recurrido a los citados irregulares procedimientos para promover la elección de Beinza, aunque, tal como se puso en evidencia en el pleito, la parte demandante, también, recurrió a los mismos procedimientos fraudulentos para procurar la designación de un mayordomo afín a sus intereses, aunque en esta ocasión no pudo ser. Ante la carencia de un texto legal que prohibiera semejantes maniobras el Corregidor no tuvo más opción que declarar por buena la elección³⁴⁸.

346 "...de todas las ganancias que hubiere en los viaxes que se hizieren por mar por los naturales y vezinos de VS assi de Terrenova Andaluzia Galicia y otras partes de estos reinos y de fuera de ellos y de las pressas que se hizieren navegando a corsso hubiessen de dar las cantidades que les parecieren a los interesados o por lo menos lo mismo que sacassen para la Cofradia del señor San Pedro..." (A.M.S.S., E, 6, III, 2211/3).

347 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 868; CO MCI 2332.

348 A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 868.

Por último, estas ambiguas ordenanzas, aunque reconocían a la Cofradía su jurisdicción sobre las actividades marítimas en general, ello no supuso ningún freno a la intervención de otras autoridades judiciales, que, en algunas circunstancias, podían constituir un perjuicio para los intereses de los participantes más destacados, especialmente, si las citadas autoridades dependían directamente de la Corona, caso del Corregidor. Efectivamente, la Cofradía de Santa Catalina, ni gozaba de la exclusiva jurisdiccional, ni sus ordenanzas contemplaban nada acerca de a quién correspondía conocer en las apelaciones de las sentencias de sus mayordomos. En suma, como a lo largo de esta investigación ha quedado patente, era habitual la intervención de otras instancias judiciales en la resolución de los pleitos que se suscitaban entre los vecinos de San Sebastián por cuestiones relacionadas con las actividades marítimas. Presumiblemente, acudirían a la autoridad del mayordomo de la Cofradía de Santa Catalina en cuestiones de poca monta, pero en pleitos de gran peso económico o de trascendental interés recurrían a instancias de autoridad más contrastada, asentada y reconocida, como los alcaldes ordinarios de las villas y el Corregidor.

Aunque a la hora de suscribir las pólizas de seguros ambas partes otorgantes aceptaban someterse a la jurisdicción del mayordomo de la Cofradía de Santa Catalina para la resolución de cualquier disputa que pudiese surgir, se constata que algunos pleitos suscitados en torno a los citados seguros fueron directamente sustanciados por las justicias ordinarias, es decir, por los alcaldes de San Sebastián o el Corregidor de Gipuzkoa. Efectivamente, de la lectura de los autos de los cinco pleitos sobre seguros localizados en el curso de esta investigación entre los fondos del Corregimiento, tribunal de segunda instancia de Gipuzkoa, se desprende que todos ellos fueron conocidos en primera instancia por los alcaldes de San Sebastián o por el propio Corregidor. El anteriormente citado pleito iniciado en 1572 entre Cristóbal de Goyaz, comerciante de San Sebastián que había invertido 200 ducados en la expedición de la nao *La María* a la cacería de ballenas en Terranova, y los comerciantes donostiarras Francisco de Mutiloa, Martín de Hua, Juan Martínez de Burbo y Martín Arano de Valencegui, comerciantes de San Sebastián que habían asegurado dicho capital, haciéndose cargo cada uno de 50 ducados, fue sustanciado en primera instancia por el alcalde de San Sebastián y en segunda instancia por el Corregidor. Todo ello a pesar de que la póliza suscrita entre ambas partes especificaba que se sometían a la jurisdicción del mayordomo de la Cofradía de Santa Catalina³⁴⁹.

Igualmente, en 1573 el citado Juan Martínez de Burbo fue de nuevo demandado ante el alcalde de San Sebastián esta vez por Juan de Leaburu, quien le reclamaba la entrega del capital asegurado por el demandado, invertido en el armamento de una nao que se hundió en Braga (Portugal) cuando se dirigía hacia Terranova. La sentencia del alcalde ordenó la ejecución de bienes de Juan Martínez de Burbo para que pagara el capital demandado, pero éste apeló ante el tribunal del Corregimiento, sin que conste su resolución³⁵⁰. De igual manera, en 1601 San Juan de Olazabal, vecino de Errenteria, dueño de una nao que se hundió, demandó en primera instancia ante el tribunal del Corregimiento a un conjunto de

349 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 17.

350 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 19.

comerciantes aseguradores de San Sebastián la devolución del valor asegurado de la nao, sin que tampoco se conozca la sentencia final³⁵¹. En 1606 el capitán Juanes de Lizardi, vecino de San Sebastián, dueño de la nao *El Espíritu Santo*, que se hundió en el viaje a Cádiz, cargada de mercancías, demandó en primera instancia ante el alcalde de San Sebastián a Martín de Urnieta y Tomás de Arriola, comerciantes aseguradores de la citada villa, la devolución 1.000 ducados. Este pleito fue sustanciado en segunda instancia por el tribunal del Corregimiento³⁵². Por fin, en 1614, Andrés de Presa, que en nombre del propietario Esteban de Echeberria había asegurado la nao *San Bizente*, que acudió a Noruega a la caza de ballenas, demandó ante el Corregimiento a los comerciantes aseguradores capitán Agustín de Saldias y Luis de Guarnizo, todos ellos vecinos de San Sebastián³⁵³.

De todo esto se deduce que la principal función de la Cofradía de Santa Catalina, más allá de su faceta de tribunal para la resolución de pleitos suscitados entre sus miembros, era la de constituir una institución dotada de jurisdicción destinada a validar y refrendar diversos actos e instrumentos contractuales que así lo precisaran, caso de las pólizas de seguro. En suma, para los comerciantes e inversores navales se trataba de una instancia jurisdiccional absolutamente accesible, que obraba de manera ágil y rápida sin el protocolo, lentitud y farragosidad de otras. Estrechamente vinculado a sus intereses y a sus maneras de actuar, se evitaba el peligro de intervención no deseada que suponían otras instancias judiciales. Cabe suponer que, también, ejercería su función judicial, aunque no se ha localizado apenas evidencia fehaciente alguna de ello. Función que, de todas maneras, debía ser muy limitada pues, tal como se expresa en sus ordenanzas, únicamente eran los miembros de la Cofradía quienes estaban vinculados a su jurisdicción. Es decir, los comerciantes y mareantes foráneos no estaban sometidos a ella, salvo que lo hicieran voluntariamente. Este hecho constituye uno de los principales factores de diferenciación entre las cofradías dotadas de jurisdicción y un consulado. La capacidad jurisdiccional de las primeras se limitaba a sus miembros, mientras que un consulado era un tribunal comercial con jurisdicción sobre todos los comerciantes, inversores, etc., que actuaban en determinado ámbito territorial, indistintamente de su origen y vecindad. Esta limitación sería una de las causas que en su momento impulsarían el establecimiento de un verdadero consulado en San Sebastián.

Como exponente de que realmente ambas instituciones no eran equiparables en todas sus facetas, la fundación en 1682 del Consulado de San Sebastián no supuso la desaparición de la Cofradía de Santa Catalina. Ésta continuó su andadura independiente, aunque desprovista ya de sus antiguas funciones jurisdiccionales. Se transformó en una institución que regulaba el uso y mantenimiento de las instalaciones del muelle de la ciudad. Así, su mayordomo y teniente, que continuaban siendo elegidos de la misma manera, para 1691 pasaron a llamarse “mayordomo del muelle” y “teniente del muelle”. Este año se suscitó un pleito entre el mayordomo don Joseph de Aztina y Antonio de los Hoyos, sustituto del teniente del muelle, elegido por Pedro de Aramburu, a quien correspondía ese año el ejercicio del cargo. El

351 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 392.

352 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 940.

353 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 691.

motivo del pleito fue que este sustituto procedió a conceder licencias de toma de lastre sin autorización del mayordomo. Pero las declaraciones de las partes son muy ilustrativas acerca de la deficiente concreción, tanto del sistema de elección de los cargos como de sus funciones e incluso de su propia definición³⁵⁴. Graves problemas que debieron limitar seriamente el funcionamiento efectivo de esta institución, haciendo imprescindible la creación del Consulado y que, por fin, debieron abocarla a su extinción por agregación al Consulado en 1719³⁵⁵.

8.2.2.2. Consulado de San Sebastián

De lo expuesto arriba se deduce que las propias limitaciones estructurales de la Cofradía de Santa Catalina indujeron a los comerciantes e inversores navales de San Sebastián a promover la creación del Consulado. Con todo, la mencionada no constituyó, ni mucho menos, la principal de las causas que explican la fundación del Consulado. Prueba de ello es que este acontecimiento se atrasara tanto en el tiempo, nada menos que hasta la década de los 80 del siglo XVII. No es mucho lo que se ha investigado en torno a la fundación de esta institución ni a su posterior evolución. La principal obra historiográfica que de forma monográfica estudia el Consulado plantea la hipótesis, aceptada por quienes posteriormente se han acercado a este tema, de que la creación del Consulado fue un intento de superación de la crisis económica reinante, urdido por los comerciantes de San Sebastián³⁵⁶. Con todo, tal como a lo largo de esta investigación se ha podido comprobar, esta hipótesis no es aceptable. Para los inicios de la década de los 50 del siglo XVII la economía marítima guipuzcoana se hallaba en franca recuperación de la crisis, cuyos años más duros fueron los que sucedieron a la invasión francesa de 1638. La citada hipótesis se adecua al contenido del preámbulo de las ordenanzas del propio Consulado, que insiste en que su fundación consistía en un intento de volver a atraer hacia San Sebastián parte del tráfico comercial que antaño disfrutó. En el citado preámbulo se expresa que “...*siendo el Consulado un componedor arbitrio (sic) y amigable de los litigantes sin costa ni intermisión de mucho tiempo, siendo por esta y otras muchas causas tan esencial motivo el dicho Consulado para atraer el comercio...*”. En suma, un tribunal mercantil que actuaba de forma sumaria, lo que ocasionaría el abaratamiento del costo económico y temporal de los procesos judiciales que, en lo sucesivo, se suscitasen en la actividad comercial, contribuyendo así a reactivar el comercio de San Sebastián, tal como

354 Así, el mayordomo don Joseph de Aztina declaraba que “...es inciertto que el elector que haze al maiordomo del muelle aya de ser su thiniente sino es el segundo que sale en la eleccion como consta y pareze de las ordenanzas de dicha cofradia de los mareantes; y porque el que asiste en el muelle no es thiniente ni mereze nombre de tal sino un mero executor o persona diputada por el maiordomo mediante la facultad // (fol. 5 r.) que le da la ordenanza que tratta del casso y este nombramiento como dize la dicha ordenanza le ttoca y pertenece al maiordomo de dicha Cofradia; y porque asi mismo es inciertto lo que acebera la parte contraria en que el elector que propuso al maiordomo aya de ser thiniente sino solamente vedal que es el thermano que usa la ordenanza y a este tal vedal como llevo dicho elixe el maiordomo; y porque dicho maiordomo en virttud de la facultad que ttiene y jurisdiczion por dichas ordenanzas puede reponer y quitar al que asistiere por tal vedal en el muelle por causas que tubiere para ello o sin ellas...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2332).

355 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., p. 25.

356 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., pp. 12-17. Véase, también, por ejemplo: GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., pp. 195-197.

“...quería qualquiera litigante en materia de negocios así por los gastos de litigar como por lo largo de los expedientes...”³⁵⁷.

La pérdida del tráfico comercial experimentada en San Sebastián era atribuida, en este preámbulo, a la desleal competencia de Bilbao, que por propia decisión había procedido a alterar en su beneficio la magnitud de las pesas con que se pesaban las mercancías y constituía, a diferencia de San Sebastián, un puerto abierto, apto para el desarrollo desmesurado del contrabando. Como se ve, idénticos argumentos de tipo retórico ampliamente utilizados en otras peticiones y memoriales de la época, como a lo largo de este trabajo se ha podido comprobar. A continuación se añadían otras razones, también de tipo retórico, para apoyar el establecimiento del Consulado, como que el incremento de la actividad mercantil que ello acarrearía potenciaría la capacidad militar de San Sebastián y se fomentaría el desarrollo de otras actividades marítimas como la construcción naval, las pesquerías transoceánicas y, sobre todo, el corso³⁵⁸.

Por supuesto, de todo lo expuesto a lo largo de este trabajo de investigación y de la lectura de los contenidos de las propias ordenanzas, se deduce que concurrieron otros factores de primer orden en la fundación del Consulado. Es cierto que la idea del establecimiento de un Consulado en San Sebastián surgió en el contexto de las gestiones emprendidas por la Provincia, con el apoyo de los comerciantes de San Sebastián, para tratar de atraer una mayor porción del tráfico lanero castellano hacia la ruta de Vitoria-San Sebastián. Así, una comisión de representantes guipuzcoanos y alaveses reunidos para proponer algunas medidas que contribuyesen a ese fin, consideraba que, entre otras, se debía conseguir la instauración de sendos consulados en San Sebastián y en Álava³⁵⁹. Con todo, no llegó a firmarse ningún acuerdo entre ambos territorios y a la postre resultaron, también, baldíos los intentos de atraer el tráfico lanero que progresivamente huía de San Sebastián. Los comerciantes de San Sebastián, favorables al establecimiento del Consulado, se valieron de cualquier ocasión para conseguir su propósito. Así, entre las condiciones propuestas en 1677 a la Corona a cambio de la construcción de una escuadra de buques de guerra por la Provincia, se incluyó la solicitud de su creación. Pero a principios de 1678 la Corona no accedió a otorgar el permiso para la fundación del Consulado, con lo que se decidió negociar por otra vía esta cuestión³⁶⁰. De todas maneras, en su comunicación, referente al acuerdo adoptado por la Corona, el Agente en Corte daba por seguro la obtención del permiso para el establecimiento del Consulado e informaba que el retraso se debía a que en la Corte se estaba sopesando en qué grado repercutiría dicho establecimiento en el incremento del fraude y la consiguiente merma de las facultades jurisdiccionales del Corregidor³⁶¹. Pero las gestiones emprendidas por esa

357 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., p. 47.

358 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., pp. 47-61.

359 A.G.G.-G.A.O., R.33.

360 A.G.G.-G.A.O., R.33; JD IM, 2/12/39; JD IM, 1/10/52.

361 “...La pretension del consulado que se desea yntroduçir en la noble y leal çiudad de San Sebastian como le ay en Vilbao esta pendiente en el Consejo Real de Castilla, a que toca este punto, y hasta ynformarse su Magestad si combiene // (fol. 33 r.) o no conceder esta facultad abstrayendo de la jurisdicçion del señor corregidor porçion tan

otra “vía” tampoco resultaron todo lo fructíferas que se esperaban, de manera que en 1680 una comisión representante de San Sebastián redactó, con destino al Administrador General de Aduanas, un memorial proponiendo diversas medidas para atraer y potenciar el tráfico lanero a través de San Sebastián, proponiendo, entre otras, la instauración del Consulado³⁶². En suma, en la Corte existía el temor de que la concesión al Consulado de una amplia capacidad jurisdiccional en materia de comercio pudiese desembocar en el incremento de los fraudes, aunque a primera vista pueda parecer una contradicción el que el establecimiento de un nuevo tribunal, en principio, también, destinado a mitigar el fraude, pudiera repercutir en potenciarlo.

Si se tiene en cuenta el contexto histórico en que se produjeron estas gestiones, destinadas a la obtención del permiso para la instauración del Consulado, se llega a la conclusión de que estos temores no eran infundados, en absoluto. En el capítulo dedicado al comercio marítimo se ha puesto de manifiesto que la tendencia descendente del tráfico legal de algunos expedientes comerciales de gran importancia, como la lana, fue progresivamente sustituida por el comercio ilegal sobre todo con Indias. A partir de la década de los 50 del siglo XVII los evidentes signos de recuperación económica se manifiestan, también, en el incremento de la participación en el comercio americano de los inversores y comerciantes, naturales y extranjeros, asentados en San Sebastián, recurriendo, ya sea a los cauces legales del monopolio sevillano, ya a los ilegales mucho más lucrativos, destacando entre estos últimos el comercio directo con Indias. El incremento de este tráfico ilegal con Indias es consignado por la historiografía específicamente dedicada al estudio de los intercambios comerciales entre España y sus colonias americanas³⁶³. A fin de combatir, de algún modo, el progresivo desarrollo del fraudulento tráfico directo con Indias, en 1653 el Corregidor fue dotado de jurisdicción exclusiva para conocer en los casos de arribadas de barcos procedentes directamente de Indias³⁶⁴. Así, el tribunal del Corregimiento conoció durante las décadas de los 60 y 70 del siglo XVII diversos pleitos, antes analizados, relativos al tráfico directo con Indias³⁶⁵. Esta tardanza del Corregidor en la aplicación de su nueva facultad jurisdiccional se debe atribuir a que en 1657, a propuesta del propio Corregidor, fue encomendada al Capitán General de Gipuzkoa, barón de Vatabila. Tras su nombramiento como embajador en Londres en 1658 esta facultad jurisdiccional pasó a manos de Domingo de Ruiloba, Veedor y

considerable como la de que se compone el comercio y si pueden ocasionarse algunos fraudes del uso de ella en la situación que tiene la ciudad, no se podrá esperar la resolución que se desea, pero es cierto que no aviendo yncombeniente considerable nos la devemos prometer favorable como lo da a entender su Magestad en el capitulo que trata de este punto...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/52).

362 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/52.

363 GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos...*, op. cit., pp. 215-225; OLIVA MELGAR, J.M.: “Realidad y ficción...”, op. cit., pp. 328-354.

364 A.M.F., E, 7, II, 9, 11.

365 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 517; CO UCI 613; CO ECI 1471; CO ECI 1474; CO UEJ 515; CO MEJ 1406; CO MEJ 1408; CO MCI 2130. Relacionados con alguno de estos pleitos se suscitaron otros que fueron conocidos por la justicia ordinaria de Fuenterrabía, aunque no se referían específicamente al tráfico directo con Indias: A.M.F., E, 7, II, 9, 10; E, 7, II, 9, 11.

Contador de Armadas de Gipuzkoa, hasta que en 1660 nuevamente se incorporó al Corregidor, iniciándose, acto seguido, la sustanciación de los citados pleitos³⁶⁶.

Esta ampliación de las atribuciones jurisdiccionales del Corregidor en materia de comercio ilegal con Indias constituía una más de las medidas que la Corona arbitraba para tratar de combatir el creciente contrabando en sus distintos aspectos. En lo que a la introducción fraudulenta de mercancías de procedencia extranjera se refiere, en vísperas de la firma de la Paz de Münster en 1648 con Holanda, previendo el gran incremento del fraude que ello acarrearía, se otorgó al Veedor de Comercio y Contrabando la exclusiva jurisdiccional en materia de contrabando de introducción de productos procedentes del extranjero, facultad hasta entonces compartida con las justicias ordinarias de los municipios de Gipuzkoa. Con todo, las justicias ordinarias continuaron, también posteriormente, conociendo en causas de introducción fraudulenta de mercancías extranjeras, de manera que aún en 1674 la Corona tenía que volver a recordar las competencias correspondientes de forma exclusiva a su Veedor de Comercio y Contrabando en la persecución de la introducción ilegal de productos, en aquella ocasión, de procedencia francesa³⁶⁷.

En lo que se refiere a la jurisdicción sobre causas relativas a la extracción fraudulenta de mercancías, ésta competía a las justicias ordinarias de las villas, lo que permitía el amplio desarrollo del fraude, sobre todo, en las extracciones laneras. Téngase en cuenta que la permanencia del camino Errenteria-Goizueta exenta de aduanas, férreamente defendida por las autoridades provinciales y municipales de Gipuzkoa, constituía, quizás, el principal medio que garantizaba la continuidad de la llegada a San Sebastián de parte del tráfico lanero procedente, tanto de Navarra-Aragón como de Castilla. Este recurso ilegal se hizo imprescindible a partir, sobre todo, de la Paz de los Pirineos (1659), que supuso la desactivación de los contenidos del Tratado de Conversa con Lapurdi y el consiguiente desvío del tráfico lanero a la frontera entre la Alta y la Baja Navarra³⁶⁸. A fin de limitar este generalizado fraude, en 1661 la Corona confirió al Administrador de las Rentas de la Lana de San Sebastián el cargo de Juez Conservador de las Rentas de los Derechos de las Lanas, dotado de jurisdicción para conocer en los casos de extracciones fraudulentas de lanas. La queja de San Sebastián ante las Juntas Generales celebradas aquel año motivó la rápida reacción de la Provincia que debió malograr el intento de la Corona³⁶⁹. Por supuesto, toda esta ofensiva jurisdiccional desplegada por la Corona no debió satisfacer en modo alguno a los comerciantes e inversores navales afincados en San Sebastián que veían peligrar su continuidad en el ejercicio del comercio ilegal. Este era el contexto en el que se fraguó el proyecto de creación del Consulado; institución destinada a apropiarse de parte importante de la jurisdicción sobre el comercio.

366 A.M.F., E, 7, II, 9, 11.

367 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/41.

368 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 2,8.

369 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/44.

A este contexto se le sumaron otros factores que contribuyeron a aumentar el peligro de una intervención más decisiva de la Corona en Gipuzkoa en contra del comercio ilegal, que acabara por eliminar algunos de los privilegios sobre los que se fundamentaba el sistema de organización de su economía marítima. Por una parte, a partir, sobre todo, del final de la Guerra de los Treinta Años (1648) la presencia de comerciantes y transportistas extranjeros fue en progresivo aumento, lo que repercutió en el incremento del proceso de sustitución de los transportistas naturales por los primeros. Significativamente, a partir de 1626 la práctica totalidad de los pleitos suscitados por disputas de fletes, en aplicación de las Pragmáticas Reales que los regulaban, implicaron a barcos naturales y extranjeros y no a embarcaciones de distinto porte. Aunque el decreto provincial de 1645, que otorgaba la preferencia de carga a las embarcaciones naturales sobre las extranjeras en los fletes destinados a Andalucía, había servido para mitigar la conflictividad, este hecho, mayormente, acaeció a raíz de la masiva dedicación de las embarcaciones guipuzcoanas a actividades mucho más lucrativas como las pesquerías transoceánicas o el corso. Con todo, la gran presencia de comerciantes y nautas extranjeros constituía un factor siempre permanente que en cualquier momento podía contribuir a reavivar el conflicto por los fletes. Este peligro latente se iba haciendo cada vez más inminente a medida que, a partir de la década de los 50, volvía a incrementarse la participación de los guipuzcoanos en el transporte, sobre todo, en el dirigido a Indias de forma ilegal. De manera que se corría el peligro de que el estallido de un conflicto en torno a los fletes desembocase en acciones en contra del tráfico ilegal con Indias.

Por otra parte, a partir de 1668, a consecuencia de las firmas del Tratado de Lisboa entre España y Portugal y de la Paz de Aquisgrán entre Francia y España, que pusieron fin a las consecutivas guerras que desde hacía décadas sostenía la Corona, se inició la decadencia de la actividad corsaria. Los años de paz, jalonados por diversos enfrentamientos bélicos como la Guerra de Holanda (1672-1678) o la Guerra de las Reuniones (1683-1684), acarrearán la desocupación de los corsarios, muchos de los cuales comenzaron a dedicarse al transporte, como actividad alternativa o sustitutiva. Este cúmulo de circunstancias condujo al estallido del conflicto en torno a los fletes, cuando en 1675, en aplicación de las Pragmáticas que otorgaban la preferencia de carga a los barcos naturales sobre los extranjeros, los armadores de una gran fragata corsaria reclamaron su carga a un navío propiedad de un comerciante flamenco, residente en San Sebastián³⁷⁰. No fue éste el único pleito de estas características, en 1680 era don Cristóbal de Olazabal y Acorda, propietario de una nao de 350 toneladas, quien reclamaba la entrega de los fletes contratados por diversas fragatas ex-corsarias con destino a Cádiz³⁷¹. El conocimiento por el Corregidor de estos pleitos, iniciados a raíz de los enfrentamientos suscitados en torno, tanto al empleo de barcos extranjeros en el transporte de mercancías como al uso de barcos de distinto porte en la ruta de Cádiz y Sevilla, es decir, suscitados en el contexto mismo en que se desarrollaban las prácticas fraudulentas antes citadas, suponía un serio y evidente peligro de que en cualquier momento sus acciones judiciales se concentraran, sobre todo, en la persecución del contrabando. Era suficiente que alguna de las embarcaciones implicadas en cualquier hipotético enfrentamiento transportara, supuesto muy usual, algunas mercancías de contrabando para que la aplicación de las

370 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2214.

371 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1652.

Pragmáticas de fletes se transformara en una excusa o un instrumento de lucha más en contra del fraude.

En suma, para inicios de la década de los 80 del siglo XVII se venía produciendo un cúmulo de circunstancias que impulsó a los comerciantes de San Sebastián a promover la instauración de un nuevo tribunal comercial, que, de alguna manera, contribuyera a soslayar el incremento de las acciones de las autoridades dependientes de la Corona en contra de las distintas modalidades de comercio fraudulento y que fomentara los intereses de los participantes en dicha actividad. Significativamente, nada más fundarse el Consulado, su tribunal sustanció un pleito suscitado a consecuencia de la pretensión del propietario de un galeón de arrebatar las mercancías embarcadas en un navío inglés. Guillermo Flancland, comerciante inglés residente en San Sebastián, que había fletado el navío, apeló ante el Corregidor, quien, de manera sorprendente, quizás en un intento de socavar la autoridad del recién fundado Consulado, sentenció a su favor, contradiciendo la sentencia del Consulado y el contenido mismo de las Pragmáticas de fletes³⁷². El capitán Manuel de Beasoain, administrador del galeón, solicitó el amparo de la Provincia, reunida en las Juntas Generales de Zestoa, que trató, de manera significativa, desentenderse de este soterrado enfrentamiento entre el Consulado y el Corregidor³⁷³. Sin embargo, las presiones y maniobras de los comerciantes de San Sebastián la hicieron cambiar de parecer, brindándoles su apoyo en el pleito que continuaba en grado de apelación en la Chancillería de Valladolid³⁷⁴, tribunal que en 1688 emitió una Real Ejecutoria, ajustada a los intereses de los comerciantes de San Sebastián, que zanjaría el conflicto en torno a los fletes hasta bien entrado el siglo XVIII³⁷⁵.

Por tanto, no es sostenible la hipótesis de que fuera la situación crítica de la actividad del comercio legal de San Sebastián la principal impulsora de la fundación del Consulado, como remedio para los males que la afectaban, tal como ha venido apoyando la exigua producción historiográfica relativa a esta institución o como lo hacían, obviamente, los propios interesados en su creación en el preámbulo de sus ordenanzas. Tanto es así, que el establecimiento del Consulado no sirvió para paliar, en modo alguno, los problemas que afectaban a las exportaciones legales de lana, ocasionados, mayormente, por el volumen de las tarifas aduaneras a que estaban sujetas las lanas que se introducían en Gipuzkoa, de manera que, tal como se ha comprobado en el capítulo correspondiente, la mayor parte del tráfico lanero acabó por desviarse a Bilbao y a los puertos labortanos, a través de Navarra.

Es más, de la lectura de los 84 artículos de que se componen estas ordenanzas, que, por cierto, no proponen ninguna medida para combatir las causas que originaban esa crisis del comercio legal de las lanas, se desprende un concepto muy distinto al de la supuesta crisis acerca de los factores que debieron motivar su fundación. Además de atender sus funciones

372 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2214.

373 A.G.G.-G.A.O., JD, AJF, Fotocopias 7,4.

374 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/42.

375 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2755; CO MCI 2738; CO MCI 2754.

religiosas (ordenanza nº 1 y 2), a diferencia de lo que sucedía en el caso de la Cofradía de Santa Catalina, las ordenanzas del Consulado regulaban de forma amplia y detallada los procedimientos de elección de sus oficiales (ordenanza nº 3 al 15), sus funciones administrativas (ordenanza nº 16 al 25) y judiciales, describiendo de forma minuciosa toda suerte de casos de recusaciones, apelaciones, sustituciones y demás procedimientos correspondientes a un tribunal mercantil (ordenanza nº 26 al 33). Al igual que sucedía con las cofradías, las ordenanzas del Consulado contenían diversas medidas a fin de que permaneciera siempre bajo control del concejo de la ciudad de San Sebastián: su redacción se efectuó “...en cumplimiento de este Real despacho los dichos señores de Gobierno conbocaron y llamaron a los comerciantes de esta dicha Ciudad y a consulta y comunicacion suya y premeditacion del caso dispusieron y ordenaron para gobierno del comercio las ordenanças siguientes...”³⁷⁶; las elecciones del prior y cónsules se debían realizar ante uno de los dos alcaldes de la ciudad (ordenanza nº 7); uno de ellos era designado cada año por el prior y cónsules para que ejerciera el cargo de Juez de Alzadas o de Apelaciones del Consulado (ordenanza nº 27); es más, de acuerdo con la ordenanza nº 84, durante el año de creación del Consulado, 1682, fueron los miembros del regimiento de la Ciudad quienes dirigieron de forma interina el Consulado, y quienes, además, realizaron “...la primera elección de Prior y consules y sus tenientes para la conformaçion de la cassa y tribunal del Consulado se aya de haçer por esta ciudad y sus capitulares que le representan este presente año para el año primero benidero de mil seiscientos y ochenta y ttres...”³⁷⁷.

En cuanto a la regulación de las actividades económicas de sus miembros, aparte de la ordenanza nº 34, que reconocía a las letras de cambio de emisión particular el mismo valor y autoridad que a las escrituras públicas, y la nº 83, que ordenaba que, en lo sucesivo, el prior y cónsules tasasen los precios del servicio de ataje de navíos en los puertos de la jurisdicción de San Sebastián, las restantes 48 ordenanzas se referían a los seguros contratados en la ciudad. A primera vista pudiera parecer sorprendente que las ordenanzas de una institución dedicada, además de a su función judicial, a potenciar, mediante su normalización, las actividades marítimas de sus miembros, no proceda a regular, ni mencionar siquiera, los procedimientos de fletamento y apresto de embarcaciones, de contratación de embarcaciones y marinería y demás oficiales, de cuestiones particulares de actividades de gran peso económico como las pesquerías transoceánicas, la construcción naval, o el corso, en que participaban activamente sus miembros, etc. De la única lectura de estas ordenanzas, sin tener en cuenta más datos recabados en otras fuentes, pudiera parecer que San Sebastián, más que una ciudad portuaria, sede de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa, constituía una plaza financiera dedicada a actividades especulativas y financieras, entre las que destacaría la contratación de seguros; en suma, una ciudad con una economía basada en las finanzas, similar a lo que fue en otro tiempo Burgos, tan alejada geográficamente de las actividades marítimas propiamente dichas. Sin embargo, los contenidos de estas ordenanzas adquieren su verdadero relieve tras tener en cuenta la evolución experimentada hasta las décadas finales del siglo XVII por la economía marítima de toda Gipuzkoa. Efectivamente, a lo largo de esta investigación se viene comprobando el componente altamente especulativo de

376 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., p. 64.

377 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., p. 216.

los comerciantes e inversores navales mayormente asentados en San Sebastián: lógicamente, colocaban sus caudales en aquellas actividades que resultaban más lucrativas o rentables, pero procedían a invertir de forma directa en la propiedad y gestión de embarcaciones, dedicadas a distintas actividades, únicamente, en los casos en que no tuvieran otro remedio. Así, no dudaron en abandonar las inversiones en la actividad transportista, contratando los servicios de mercantes extranjeros, en invertir sus caudales en el armamento de pesqueros labortanos antes que procurarse la disposición de una flota pesquera realmente potente y numerosa, en financiar ampliamente actividades de carácter transitorio pero de grande, rápida y fácil rentabilidad como el corso, o a participar, progresivamente, en los intercambios, legales o ilegales, con Indias.

Efectivamente, las citadas 48 ordenanzas regulaban minuciosamente toda suerte de especificidades, incidencias, supuestos y fraudes que pudieran producirse en torno a la contratación y cumplimiento de las condiciones de los seguros que se contrataban para cubrir los riesgos de las personas, mercancías, capitales invertidos y embarcaciones, empleados en cualquiera de las distintas actividades marítimas, de manera que, prácticamente, ni siquiera se mencionan cuales eran las citadas actividades marítimas. De su lectura se deduce que los comerciantes e inversores invertían en función de las expectativas de ganancia en cualquiera de las actividades marítimas de manera indistinta y esta reglamentación de los seguros, que se contrataban para todas estas expediciones, atañía, también, de la misma manera, a cualquiera de las citadas actividades. Con todo, contienen algunos detalles que resultan muy elocuentes acerca del contexto económico que impulsó la creación del Consulado. En primer lugar, las únicas mercancías que se citan de forma explícita son las que específicamente intervenían en las relaciones comerciales que Gipuzkoa mantenía con Andalucía -única llave de acceso a los intercambios comerciales legales con Indias- o con los países del norte de Europa. Así, la ordenanza nº 60 se refiere a los seguros sobre vinos, aceites y similares, principales productos que se importaban desde Andalucía; la nº 61 se refiere a las sacas de lana, uno de los principales expedientes comerciales que permitían la participación de los comerciantes de Gipuzkoa en el tráfico comercial internacional; y la nº 62 relativa, además de a algunos productos ya citados como el vino y la lana, a otras mercancías de capital importancia que se intercambiaban en las citadas rutas entre el norte de Europa, Gipuzkoa y Andalucía como los productos siderometalúrgicos, los textiles y la “fruta”.

En segundo lugar, la ordenanza nº 39 prohibía que se asegurara el total del valor de las mercancías o de las embarcaciones, de manera que establecía un riesgo mínimo que no podía asegurarse, todo ello para evitar que “...*al tiempo que hubieren de hacer viages o cargar las dichas mercaderias en algun nabio o nabios no pongan la dilixencia y cuidados necesario en guardar y salbar los tales nabios fletes y mercaderias ni en abiarlas y navegarlas como se deve con pretexto de que despues de aseguradas no corren riesgo y aunque se pierdan les pagaran los aseguradores su caudal enteramente...*”³⁷⁸. El riesgo que debía quedar sin asegurar debía ascender como mínimo al 25% del valor de las mercancías o embarcaciones aseguradas. A Lazcano le llama la atención lo elevado de esta cantidad en comparación con lo que se usaba en otras plazas como Burgos o Bilbao, donde las ordenanzas de sus respectivos

378 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., p. 132.

consulados fijaban en el 10% el riesgo mínimo que no podía asegurarse. Atribuye esta considerable diferencia a la existencia, durante la época de la fundación del Consulado de San Sebastián, de una mayor actividad corsaria y a “...un incremento del abandono de navíos por parte de los maestros...”³⁷⁹, sin que añada ninguna explicación más acerca de las causas de este último fenómeno. El elevado porcentaje que en los seguros suscritos en San Sebastián debía quedar sin asegurar suponía una clara pérdida de competitividad de los aseguradores de esta ciudad frente a los servicios ofrecidos por sus homólogos de otras plazas como Bilbao, donde, a pesar de verse afectados por los mismos problemas derivados del incremento del curso y del abandono de navíos, el riesgo mínimo sin asegurar continuaba invariable en el 10%. Ello implica la existencia de razones muy poderosas para que en San Sebastián optaran por el citado elevado porcentaje aún a riesgo de perder competitividad.

Efectivamente, debían ser muy elevados los beneficios que rindiesen aquellas actividades cuyos participantes se mostraban conformes con asumir la cuarta parte de los riesgos, cuando en la vecina Bilbao podían suscribir seguros asumiendo un riesgo del 10%, mucho más reducido. Esta evidencia, junto con el hecho de que la práctica del abandono de navíos viejos era muy habitual en las navegaciones directas a Indias, ya sea legales como ilegales, como se comentaba en el capítulo dedicado al comercio marítimo, hace pensar que era el comercio directo con Indias la principal actividad que rondaba en las mentes de los redactores de las ordenanzas del Consulado de San Sebastián. Otras ordenanzas contienen importantes pistas que apuntan hacia la validez de esta hipótesis. Así, la ordenanza nº 45 mandaba que cuando no se tuviera noticia alguna del paradero de embarcaciones y mercancías aseguradas para tiempo limitado, transcurrido el plazo de un año los aseguradores deberían abonar a sus propietarios las dos terceras partes del valor asegurado y el tercio restantes tras el transcurso de otro año en iguales condiciones. Ello implica que los aseguradores de San Sebastián se dedicaban a asegurar expediciones dirigidas a destinos muy remotos e, incluso, ignotos, como podían ser las pesquerías transoceánicas o los viajes a Indias. Las ordenanzas nº 71 y 72 se referían específicamente a la citada práctica, tan habitual en los viajes directos a Indias, del abandono de los navíos en el destino. Una vez más se evidencia que la necesidad de regulación de las prácticas, que se venían aplicando en el tráfico directo con Indias, constituyó un factor de primer orden que impulsó la creación del Consulado de San Sebastián.

En tercer lugar, de forma significativa, la ordenanza nº 46 se refería, específicamente, al comercio con Indias, prohibiendo que los seguros suscritos englobaran a mercancías intercambiadas fuera de registro, es decir, fraudulentamente. Prohibición que después ampliaba a todo tipo de tráfico ilegal, aunque mencionaba la existencia de la práctica de renunciar a esta ordenanza por los suscriptores de un contrato de seguro, es decir, de asegurar embarcaciones y mercancías de contrabando³⁸⁰. Téngase en cuenta que esta posibilidad era

379 LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., p. 32.

380 “...Otro si digeron que acordavan y acordaron que siempre que // alguno se quisiere asegurar desde los reynos de Indias para estas partes sobre oro y plata y otras qualesquier generos de mercaderias si tras del oro o plata no binieren con registro legitimo que el tal seguro no balga ni sea balido y aunque el asegurador renuncie esta ordenança no le perjudique ni se entienda que corre riesgo alguno y lo mismo que se previene para los generos de Indias se entienda para todos los demas seguros que se icieren para qualesquier partes no llebando el registro o despachos que

absolutamente factible, ya que la ordenanza nº 35 aceptaba la total validez de las pólizas de seguro suscritas entre particulares, sin intervención de escribano, es decir, sin que accedieran a rango de documento público. En suma, los contenidos de estas ordenanzas confirman, por tanto, la validez de la hipótesis de que una de las principales finalidades de la fundación del Consulado fue la de proteger y potenciar los intereses de los participantes en el cada vez más boyante comercio directo con Indias, tanto legal como, sobre todo, ilegal. A partir de la generalizada recuperación experimentada por la mayoría de las actividades marítimas desde la década de los 50 del siglo XVII, los comerciantes e inversores navales guipuzcoanos, mayoritariamente localizados en San Sebastián, fueron ampliando progresivamente su participación, tanto en el contrabando con el norte de Europa como en el comercio directo con Indias, hecho que se acentuaría durante la segunda mitad de este siglo con el aumento de las dificultades experimentadas por algunas actividades legales como el tráfico lanero o el corso. El contexto de la fundación del Consulado se completa con el inicio de una ofensiva jurisdiccional y judicial por parte de la Corona por limitar el comercio ilegal, unido al creciente número de participantes en el comercio y transporte legal e ilegal, con el peligro que ello suponía de estallido de conflictos entre los distintos interesados en estas actividades que pudieran ser aprovechados por la Corona para incrementar su acción judicial en contra del fraude. Factores que, todos ellos unidos, impulsaron a los comerciantes e inversores afincados en San Sebastián a promover a partir de la década de los 70 del siglo XVII la creación del Consulado, finalmente materializado, tras largas gestiones en la Corte, en 1682. Se trataba de un tribunal con jurisdicción sobre las actividades marítimas más importantes, que evitara la intervención de otras instancias judiciales dependientes de la Corona y que, consecuentemente, defendiera los intereses de sus miembros y sirviera para encubrir sus prácticas más inconfesables.

Esta encubierta función del Consulado se puso de relieve a los pocos años de su fundación en el apoyo que ofreció a las autoridades de la Provincia en su oposición al establecimiento de agentes consulares extranjeros en San Sebastián. Efectivamente, esta oposición adquirió nuevos bríos a partir de la creación del Consulado. Así, las renovadas acciones protagonizadas por la Diputación en contra del nuevo intento de establecimiento del cónsul francés en la ciudad en 1685, a petición de los comerciantes de San Sebastián, se extendieron, también, en contra de la presencia del cónsul inglés, que desde inicios del siglo XVII había residido sin oposición de ningún tipo. Las razones que las autoridades de la Provincia y los comerciantes de San Sebastián esgrimían para oponerse a la presencia de los agentes consulares francés e inglés eran similares en ambos casos. Se afirmaba que su presencia, entre otras, perjudicaría seriamente la llegada desde ambos reinos de productos de contrabando, imprescindibles para el mantenimiento de la economía marítima de Gipuzkoa³⁸¹. El

neçesitaren los navios y mercaderias para su trafico y navegacion de forma que por semejantes seguros estaran totalmente libres los aseguradores...” (LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado...*, op. cit., pp. 142, 144)

381 En cuanto a la oposición a la presencia del cónsul francés se argumentaba que “...se podria seguir tambien que cessase a su Magestad y a sus reales arma-// (fol. r.) das la comodidad de que se goza de la provision a moderados precios de artilleria, metales, polvora, cañamo, valas y olonas para velas y brea para embrear los navios que son generos que se traen sin embargo de estar prohibida en Francia la saca de ellos y si entendiessen el Rey Christianisimo y sus ministros la contravencion como subcederia en el casso de haver consul ynpedirian su extraccion con castigo...”. Y en cuanto al inglés que “...es constante que en la misma conformidad que en Franzia ay beda de sacar trigo y otros

Consulado de San Sebastián sirvió de eficaz instrumento en estas acciones, no sólo ofreciendo su apoyo a los comerciantes, sino defendiendo el argumento de que, al gozar de la privativa jurisdicción sobre el comercio en San Sebastián, le correspondía a esta institución la ejecución de las funciones correspondientes a los cónsules extranjeros³⁸².

La actitud del Consulado y de sus miembros en contra de la presencia de los cónsules ingleses y franceses en la ciudad se mantuvo invariable posteriormente, incluso en contra de la opinión de la Provincia, que, sorprendentemente, durante los años de la Guerra de Sucesión se mostró favorable a la presencia del cónsul francés³⁸³, quizás, por no enemistarse con la nueva dinastía reinante o por tratar de contradecir el creciente poder del Consulado de San Sebastián. En 1737 la Provincia volvió a aceptar la presencia de un cónsul francés en San Sebastián, lo que corrobora la hipótesis de que con esta actitud buscaba mermar, de alguna manera, el poder jurisdiccional del Consulado. El Consulado de San Sebastián se le opuso férreamente, ya que con su presencia en la ciudad se incrementaba el control sobre el tráfico mercantil procedente de Francia, mediante el reclamo de certificados y aquites a las embarcaciones francesas, en grave perjuicio de los interesados en el contrabando³⁸⁴. Las acciones del Consulado no cesaron hasta obtener en 1765 un real decreto que limitaba las funciones de los cónsules extranjeros a los de meros agentes de negocio, sin facultad jurisdiccional alguna; decreto que engrosaría el capítulo sexto del título 27 de sus nuevas ordenanzas, aprobadas en 1766, según el cual correspondían al Consulado, en exclusiva, las funciones de control sobre el tráfico que realizaban los cónsules extranjeros³⁸⁵.

Esta reclamación no estaba motivada por el deseo de defensa de las facultades jurisdiccionales del Consulado, lesionadas por la intervención de cónsules extranjeros, ni mucho menos. Prueba de ello es que pocos años antes se opuso a una real orden de 1749 que mandaba que los cónsules españoles en el extranjero debían exigir a las embarcaciones extranjeras certificados o aquites expedidos por los cónsules españoles, es decir, expedidos, también, por el Consulado de San Sebastián. Esta real orden, aparentemente, satisfacía las reclamaciones vertidas por el Consulado de San Sebastián en 1737 acerca de que le competía, en vez de a los cónsules extranjeros, la emisión y revisión de los certificados y aquites que portaban los barcos extranjeros. Los argumentos esgrimidos por el Consulado, en un memorial remitido a la Provincia en demanda de su apoyo en contra de la aplicación de esta real orden, son realmente ilustrativos acerca de los verdaderos y ocultos motivos de su oposición. Afirmaba que era muy habitual que los barcos que arribaban a San Sebastián carecieran de certificación alguna, pues “...*siendo mui factible el que los dichos cargadores*

bastimentos suele haver tanvien en los reynos de Ynglaterra y el perjuizio que se seguira a VS de ynpedir con estos medios la extraczion expecialmente del trigo fuera muy considerable porque es mucho el que se conduze particularmente Yrlanda a estos puertos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48).

382 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/48.

383 GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana...*, op. cit., pp. 167-168.

384 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78.

385 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/107.

por descuido o inadvertencia, o por no costear los derechos de la dicha certificación, o por que los mismos capitanes por negligencia, priesa o de otra manera, dexen de traer y manifestar dicha certificación...siendo como lo es que aunque en los vageles cargados en las capitales de reinos y provincias extrangeras seria facil de observar el medio de expedir y obtener certificación general de todo lo que introduze en ellos, empero habiendo tantos puertecillos en los mismos dominios que poco o nada son versados en practicar igual diligencia, y que muchas veces embian cargazones sin previa noticia y aviso...". Añadía, además, que dicha orden se oponía a la Capitulación de 1727 que calificaba "...de libre introduccion quales quiera jeneros para el uso y consumo de VS y sus naturales...", sin distinción de si se trataba de mercancías legales o ilegales. Con todo, las gestiones de ambas instituciones no surtieron efecto y esta orden siguió en pie, tal como comunicaba el Consulado en 1749 a la Provincia³⁸⁶.

Ciertamente, a lo largo de su historia el Consulado actuó en defensa de los intereses de los comerciantes e inversores más importantes y poderosos y constituyó un eficaz apoyo para someter a otros muchos colectivos e intereses a su conveniencia y, en consecuencia, repercutió, decisivamente, en el incremento, tanto de la concentración en San Sebastián de la contratación de las principales actividades marítimas como del sometimiento del resto de las localidades de la costa guipuzcoana. A lo largo de esta investigación se han ido describiendo las diversas medidas que el Consulado fue aplicando al objeto durante los años de su existencia. Al poco de de su creación, en 1685 procedió a establecer un reglamento de ataje para los puertos de San Sebastián y de Pasaia, a fin de garantizar un servicio de ataje eficaz y favorable a los intereses de los comerciantes, evitando la continuidad de los abusos tan perjudiciales para conseguir la ampliación del tráfico naval, sobre todo, de procedencia extranjera. Se procedió a tasar las tarifas que cobraban quienes ofrecían este servicio y se impusieron diversas limitaciones y obligaciones, tanto a los dedicados a este oficio y a la pesca del litoral como a las embarcaciones que arribaban a los citados puertos, en contra del decreto provincial de 1670 que reconocía el libre ejercicio del ataje³⁸⁷.

Poco antes, se ha mencionado la intervención del Consulado en la regulación de los fletes, llevada a cabo mediante la obtención de la Real Ejecutoria de 1688, a fin de que, en aplicación de las Pragmáticas reales que los regulaban, no fuera a más el conflicto entre embarcaciones naturales y extranjeras y entre embarcaciones de distinto porte y se pusiera en peligro, no sólo el volumen del tráfico naval, sino la llegada misma de comerciantes extranjeros a Gipuzkoa. Esta acción del Consulado se hizo decisiva a partir del reinicio del conflicto en torno a los fletes a principios del siglo XVIII. Dirigidas ya mayoritariamente las acciones de los principales comerciantes de San Sebastián a legalizar de algún modo su participación en el comercio directo con Indias, no dudó el Consulado en sacrificar los intereses de unos cuantos propietarios de embarcaciones y de algún que otro comerciante que a partir de 1722 trataron de potenciar su incipiente flota reclamando los fletes a los mercantes extranjeros, en aplicación de las Pragmáticas. Este conflicto puso en peligro el buen curso de las gestiones que el Consulado y los comerciantes de San Sebastián venían desarrollando para

386 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/83.

387 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684; JD AJF, Fotocopias 7,14.

obtener el permiso de creación de la Compañía de Caracas. En respuesta a su demanda, las Juntas Generales de 1728, reunidas en Azkoitia, encomendaron al licenciado don Pedro de Aguirre la elaboración de un dictamen. En su dictamen, este licenciado propuso un reglamento para la regulación de los fletes, después aprobado por la Provincia, absolutamente favorable a los intereses de los comerciantes agrupados en el Consulado, pues con su aplicación se hacía inviable la continuidad de las actividades de la incipiente flota mercante, propiedad de unos cuantos inversores empeñados en restablecer un sistema de organización de las actividades marítimas ya superado y que se negaban a ver que la legalización del comercio directo con Indias, mediante la creación de una compañía privilegiada, auguraba un porvenir floreciente para la economía marítima guipuzcoana. La Provincia con el apoyo del Consulado, remitió el reglamento a la Corte a fin de obtener su aprobación real, que se alcanzó en 1732, aunque su aplicación efectiva en Gipuzkoa desde 1728 zanjó, tanto el conflicto en torno a los fletes como las pretensiones de los propietarios de la incipiente flota³⁸⁸. La victoria del Consulado y de los grandes comerciantes fue total con la creación ese mismo año de la Compañía de Caracas.

En suma, el soporte brindado por el Consulado a esta compañía no se limitó tan sólo a apoyar positivamente su creación³⁸⁹, sino que se completó con medidas negativas encaminadas a extirpar otros intereses económicos que, de alguna manera, pusieran en entredicho, en primer lugar, su puesta en marcha, como en el citado caso de los propietarios particulares de pequeños mercantes, y, en segundo lugar, su posterior funcionamiento, como en el caso de las acciones en contra de los inversores en la flota pesquera labortana o de los interesados en la reactivación de la flota ballenera guipuzcoana. Efectivamente, fue el Consulado de San Sebastián el redactor del reglamento de funcionamiento de la Real Compañía Ballenera de San Sebastián, fundada en 1732 con el propósito último de acabar con la dura competencia que la incipiente flota ballenera guipuzcoana y la labortana ejercían a la Compañía de Caracas en lo relativo a la disposición, a un coste reducido, de la suficiente marinería³⁹⁰. El resultado fue la aniquilación de la pequeña flota ballenera guipuzcoana, incapaz de hacer frente a la competencia ejercida por la Compañía Ballenera. Se coronaba así el proceso de eliminación del conjunto de privilegios, que habían permitido la pervivencia de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas; proceso, también, impulsado decididamente por el Consulado.

Una de las más palpables consecuencias de todas estas acciones emprendidas por el Consulado fue el progresivo aumento de su poder jurisdiccional y político, que a lo largo del siglo XVIII intentó extender más allá de los términos de San Sebastián a todos los puertos de la provincia. Las primeras reacciones procedieron de la institución provincial. Nada más

388 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/69; JD IM, 2/12/71; CO MCI 2754. Véase el documento nº24 del Apéndice Documental.

389 Véase al respecto: GÁRATE OJANGUREN, M.: "El Consulado de San Sebastián...", op. cit.

390 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72. / A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de cámara de Vicario, L. 29952 Exp. 6. Véanse los documentos nº25 y 27 del Apéndice Documental.

concluido el establecimiento del Consulado, en 1683 la Provincia mostró ciertas reservas por los derechos que impuso a las mercancías, incluso guipuzcoanas, que transitaban por el puerto de la ciudad. De manera que en la Juntas Generales celebradas aquel año en Deba el Consulado se vio precisado a defender la aplicación de estos nuevos impuestos³⁹¹. También, se acaba de mencionar el caso del cambio de actitud experimentado por la Provincia pasando, desde inicios del siglo XVIII, a aprobar la presencia de cónsules extranjeros en San Sebastián en contra de los deseos del Consulado. Durante la primera mitad de este siglo el Consulado emprendió diversas gestiones para tratar de ampliar a toda la costa guipuzcoana su jurisdicción sobre atoajes y naufragios, a fin de evitar los abusos que se cometían en los distintos puertos fuera de los que permanecían bajo su control directo, vital para fomentar el tráfico naval extranjero. La inicial petición fue presentada en las Juntas Generales de 1716, celebradas en San Sebastián³⁹². Sin embargo, fueron las Ordenanzas de Marina de 1752, específicamente redactadas para su aplicación en Gipuzkoa, las que reconocieron la extensión a toda la costa guipuzcoana de las facultades jurisdiccionales del Consulado sobre atoajes y naufragios. Pero a los pocos años hicieron su aparición los conflictos con las autoridades concejiles y gremiales de los restantes municipios, al compás del renacimiento comercial experimentado por diversos puertos merced a las extracciones de madera, destinados a los arsenales de la Armada. Tres fueron las causas del estallido del conflicto, ya analizado en el capítulo dedicado al comercio marítimo: 1) oposición de los concejos beneficiados por el tráfico maderero al control jurisdiccional del Consulado sobre atoajes y naufragios; 2) utilización de dicha facultad por los comerciantes y por el Consulado de San Sebastián para tratar de socavar el renacimiento comercial de otros puertos, que, de alguna manera, podía llegar a mermar la concentración y predominio comercial de San Sebastián; 3) fortalecimiento de las cofradías de mareantes de dichas villas, que consiguieron protagonizar la creciente dedicación pesquera de los marineros liberados a raíz de las dificultades que, de manera progresiva, afectaban a la principal empresa de Gipuzkoa, la Compañía de Caracas.

El conflicto se originó en 1765, en plena coyuntura del renacer del tráfico comercial que estaba aconteciendo en el valle de Deba, a consecuencia de haber juzgado el alcalde de Deba un pleito suscitado a raíz del naufragio de una lancha, tal como se ha descrito en el capítulo correspondiente al comercio marítimo³⁹³. El Consulado, al mismo tiempo, trataba de afianzar su posición procediendo a la redacción de un nuevo articulado de ordenanzas que sería aprobado por el rey y publicado en 1766. En esta ocasión, además de todas sus facultades ya expuestas, incluyó nuevas ordenanzas que regulaban puntualmente el funcionamiento de todas y cada una de las actividades marítimas. El objetivo de esta nueva redacción era apuntalar el control y el dominio que el Consulado había alcanzado sobre toda la economía marítima guipuzcoana, en beneficio de los grandes comerciantes e inversores de San Sebastián. Con los objetivos de consolidar su dominio en el bajo Deba, de ampliar su control sobre toda la marinería guipuzcoana y de evitar que las cofradías, en que estaban agrupados, llegaran a constituirse en un contrapoder aprovechó las disputas suscitadas entre Mutriku y

391 A.G.G.-G.A.O., R.34.

392 A.G.G.-G.A.O., JD AJF, Fotocopias 8,7.

393 A.M.D., Libro VI.

Deba a raíz del deseo de ambas de acaparar en sus respectivos puertos el tráfico mercantil que día a día aumentaba. La villa de Mutriku trató de obtener ventaja sobre la de Deba recurriendo al apoyo del Consulado de San Sebastián. Concretamente, el concejo de Mutriku se mostraba dispuesto a reformar el contenido de las ordenanzas de su Cofradía de Mareantes de acuerdo con lo que estipulaban las del Consulado de San Sebastián. Ambas instituciones acordaron, incluso, un reglamento provisional de atoajes para su aplicación en Mutriku durante el período que se emplease en la redacción de las nuevas ordenanzas de la Cofradía.

Fue la propia Cofradía de Mareantes de San Pedro de Mutriku la que remitió para su aprobación las nuevas ordenanzas a las Juntas Generales de 1768, reunidas en Mutriku. El Consulado de San Sebastián parece que aprovechó la ocasión en su beneficio pues las Juntas promulgaron un decreto que mandaba que las ordenanzas de todas aquellas cofradías de mareantes que así lo desearan se adecuaran a las reglas del Consulado³⁹⁴. Este decreto constituyó una eficaz arma en manos del Consulado para tratar de afianzar su dominio jurisdiccional sobre todos los puertos de Gipuzkoa, más allá de los de San Sebastián. Así en 1773, tras recordar que le correspondía la privativa jurisdicción sobre el atoaje en todos los puertos de la provincia, impidió que la Cofradía de Deba aplicara en su puerto un reglamento que había redactado para regular los atoajes, aprovechando la ocasión para exigir al alcalde de esta villa que se le informara acerca de los procedimientos de atoaje que se usaban, a fin de que fuesen adecuados a los dictados de las ordenanzas consulares³⁹⁵. El alcalde de Deba se vio precisado a adoptar diversas medidas en contra de la Cofradía de la villa³⁹⁶, pero, como a continuación se mencionará, no procedió a la adecuación de sus ordenanzas de acuerdo a los dictados del Consulado.

Estos actos de contestación frente al dominio del Consulado fueron poco a poco aumentando. Así en 1776 el propietario de un pequeño bergantín de Zumaia se quejaba ante la Provincia de que el Consulado le obligaba a aceptar sin necesidad los servicios de atoaje en el puerto de San Sebastián³⁹⁷. Incluso la Compañía de Caracas se opuso a que el Consulado conociera en un pleito sobre cuentas entre el guarda-almacén de la Compañía y un particular. Afirmaba que dicho pleito competía al Juez Conservador Interino de la Compañía, pues el guarda-almacén, como empleado de la Compañía gozaba del “Fuero de Marina”, es decir, era empleado de una institución, la Compañía, cuyo reglamento interno estaba adecuado a la legislación de marina imperante en toda la Corona, con excepción de Gipuzkoa. El Consulado en 1778 apeló al Consejo de Castilla, aunque se desconoce la resolución final de este conflicto jurisdiccional entre ambas instituciones³⁹⁸. Así mismo, en 1782 los patrones de los pataches vizcaínos, dedicados al transporte de maderas desde el puerto de San Sebastián hasta

394 A.G.G.-G.A.O., JD AJI 3/2; JD IM, 2/13/22.

395 A.M.D., Libro VI.

396 A.M.D., Libro VI.

397 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22

398 AHN. Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Escribanía o Sala de Gobierno. Sala de Gobierno. Leg.1257/Exp.13.

el arsenal del Ferrol, se opusieron a que el Consulado les cobrase el derecho del “corretaje”, en atención a que estaban empleados al servicio del rey. Trasladaron sus gestiones hasta la Corte obteniendo en 1784 una real orden que les eximía del importe de dicho derecho³⁹⁹.

Precisamente, este año de 1784 estalló un conflicto entre Mutriku y Deba en torno al ataje en la ría de Deba. El concejo de Deba, a fin de regular el creciente tráfico comercial de su puerto, procedió a la redacción de un reglamento y llegó a establecer un acuerdo comercial con Vitoria. Mutriku reclamaba la vigencia del acuerdo para la regulación de los atajes firmado entre ambas villas en 1655, pero Deba replicaba que dicho acuerdo estaba derogado desde que el Consulado de San Sebastián había extendido su jurisdicción sobre atajes a toda la costa y que su nuevo reglamento de atajes se adecuaba a los contenidos de las ordenanzas consulares⁴⁰⁰. Ante los rumores propagados por Mutriku de que los comerciantes vitorianos pretendían establecer un consulado en Deba, la Provincia intervino en el conflicto exigiendo explicaciones a las autoridades de esta villa. Estos comprendieron que para salvar su proyecto era vital componerse con Mutriku, con lo que ambas villas alcanzaron un acuerdo estableciendo un nuevo reglamento del tráfico portuario de Deba. La Provincia advirtió que el nuevo reglamento se oponía a los contenidos de la Ordenanza de Marina de 1752 y a las de Consulado en lo relativo a atajes y naufragios, a lo que ambas villas replicaron renegando a la ampliación jurisdiccional del Consulado, que en su opinión se debía circunscribir a los términos de San Sebastián.

El Consulado de nuevo aprovechó la ocasión para arremeter contra el proyecto de restablecimiento comercial de Deba, aunque la Provincia optó por apoyar a ambas villas. Dio comienzo así un conflicto jurisdiccional entre las distintas instituciones, ya descrito en el capítulo dedicado al comercio, que concluyó en 1788 con la aprobación por la Provincia del acuerdo alcanzado por Deba con los comerciantes vitorianos, en contra de los intereses del Consulado que veía en este acto el germen del desarrollo comercial de otros puertos en

399 A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina. Sección Navegación Mercantil, Leg. 7044.

400 Estas ordenanzas que regulaban el ataje en el puerto de Deba, adecuadas a los contenidos del reglamento del Consulado de San Sebastián, fueron redactadas por el concejo de la villa; es decir, eran ordenanzas de carácter municipal. El concejo de Deba aprovechó también en beneficio de sus intereses toda esta conflictividad suscitada con los intentos del Consulado de San Sebastián por ampliar su dominio jurisdiccional sobre todos los puertos guipuzcoanos, promoviendo al efecto la adecuación de las ordenanzas de las cofradías de mareantes. Las autoridades de Deba se valieron de esta coyuntura para reformar, no los contenidos de las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de la Benditas Ánimas del Purgatorio de la villa, sino para redactar nuevas ordenanzas municipales que regulaban el ataje en su puerto. Mediante su adecuación a los contenidos del reglamento del Consulado de San Sebastián los de Deba trataban de evitar la oposición protagonizada por esta institución mercantil en contra del afianzamiento del tráfico comercial que discurría por su puerto. La Cofradía, desde 1773 desprovista por la villa de control alguno sobre el ataje y el tráfico comercial, continuó regido por sus antiguos reglamentos, aún después de las citadas acciones de 1773, tal como una década después en 1784 expresaba el alcalde de Deba en una comunicación remitida a la Diputación en respuesta a las intrigas de Mutriku: “...No tiene esta Cofradía formadas ordenanzas de acuerdo conmigo sin embargo de haberse decretado en la Junta General que VS celebró en la villa de Motrico en el año de mil setecientos sesenta y ocho que todos los puertos marittimos o los que de ellos quisiesen vean las ordenanzas de Consulado de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastian confirmadas por SM y que los cavalleros procuradores que (sic) aquella ciudad quedasen en sollicitar y embiar a las Justicias respectivas y que estas o los puertos con las cofradías arreglasen las ordenanzas que tubieren por mas equitativas y las pasasen a la Diputta- // (fol. r.) cion a fin de que esta sollicitase la confirmacion del Real y Supremo Consejo de Castilla...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22).

perjuicio de la concentración comercial de San Sebastián⁴⁰¹. Este resultado contrario a los intereses y al poder del Consulado, animó a la mayoría de los restantes municipios del litoral a resistirse a la ampliación de las facultades jurisdiccionales de dicha institución y a reclamar las suyas en materia de ataje y naufragios. El conflicto iniciado en 1789 con Hondarribia, a raíz de la intervención del alcalde de esta ciudad en el conocimiento de una causa en torno al naufragio de un bergantín danés, fue trasladado por el Consulado hasta el Consejo de Castilla, pero este tribunal desestimó su demanda y reconoció las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias de los municipios en todo lo concerniente a las actividades marítimas⁴⁰². Con todo, los conflictos jurisdiccionales del Consulado con las autoridades de villas como Deba y Zumaia persistieron hasta los inicios del siglo XIX⁴⁰³.

Esta actitud de oposición de la Provincia, que será de nuevo tratada más adelante, y la debilidad manifestada durante las décadas finales del siglo XVIII por el Consulado en la defensa de sus facultades jurisdiccionales pocas décadas antes adquiridas, tenían su origen en dos procesos, uno interno y otro externo, anteriormente analizados. Por una parte, se inició la división interna entre los grandes comerciantes interesados predominantemente en el comercio colonial y los restantes. En 1775 los nuevos cargos electos del Consulado pretendieron la aplicación de una tercera manifestación de los productos que arribaban al puerto de San Sebastián a fin de imponer un nuevo derecho de avería sobre los coloniales que los comerciantes particulares aportasen. Este nuevo derecho afectaría al cacao de Caracas y Guayaquil, al azúcar de La Habana y a los cueros al pelo procedentes de Buenos Aires. Los grandes comerciantes interesados en la importación de estos coloniales se opusieron a esta pretensión iniciando un proceso en el Consejo de Castilla que se extendió hasta 1778 en que fue derrotada⁴⁰⁴. Este último año se agudizó la división interna entre los miembros del Consulado, unos -algunos de ellos figuran entre quienes hasta entonces se opusieron a la imposición de nuevos derechos sobre los coloniales- favorables a la habilitación de Gipuzkoa para el libre comercio americano y al consiguiente traslado aduanero, y otros -presumiblemente quienes promovieron la imposición del nuevo derecho de avería sobre los coloniales- contrarios a semejantes innovaciones⁴⁰⁵.

401 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/22; JD IM, 2/13/71; JD IM, 2/13/72; JD IM, 2/12/100; JD IM, 2/12/102; B.K.M., 50.525.

402 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/105.

403 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/104; JD IM, 3/8/128.

404 Entre los opositores a la nueva imposición figuran gran cantidad de comerciantes y de casas de origen extranjero y de otros de origen guipuzcoano interesados en el comercio colonial: Juan de Carrera, Joseph Ignacio de Carrera, Diego Francine, Antonio Betbeder, Joseph Ignacio de Armendariz, Miguel Francisco Garnier, Ricardo Birmingham, Albi hermanos y Blandin, Alejandro Artola, Juan Bousignac, Felipe Sexton, Juaquin de Garde, Martín Ezquer de Lizarraga, Buimer y Burgue, Fermín de Aizcorbe, Francisco Xavier de Larreandi, Bernardo de Gainza, Fermín de Elizondo, Antonio Tastet, Joseph Ventura de Aranalde, Juan Joseph de Mendinueta, Miguel Fermín de Laquidain, Mateo Miguel de Bordachipia, Joseph Miguel de Goicoa, Juan Fermín de Galain, Juan Ramón de Goicoechea, Joseph Mila de la Roc y Pedro de Larralde Diustegui e hijo (A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Granados, L. 27207 Exp. 1).

405 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/101.

Por otra, la Corona y las autoridades de Marina aprovecharon estas divisiones y los citados conflictos jurisdiccionales en curso para fomentar la discordia y conseguir la ruptura del vigente sistema de organización de la economía marítima guipuzcoana, que amparaba el impune desarrollo del contrabando. Dentro de esta estrategia, el Consulado de San Sebastián, siendo una de las instituciones claves sobre la que se sustentaba la economía marítima, fue objeto de ataques directos por parte de las citadas autoridades de marina que contribuyeron a mermar su poder: boicot en 1785 a la recién creada escuela de náutica, a partir de ese mismo año distorsión de las formalidades que el Consulado realizaba para proveer a los barcos mercantes de sus pertinentes patentes de navegación, etc. Los resultados de esta política tendente a provocar el colapso económico fueron muy nefastos, pues provocaron la ruina de muchas empresas mercantiles afincadas en San Sebastián y el desempleo de una considerable porción de los marineros guipuzcoanos, muchos de los cuales, a falta de mejor porvenir, se vieron abocados a emigrar⁴⁰⁶.

Éste es el contexto en el que el Consulado elaboró, en 1790, su reglamento para el fomento de la pesca de bajura⁴⁰⁷. Con el objetivo de emplear a la marinería desocupada de la ciudad, cuyo mantenimiento resultaba vital para intentar en el futuro, en mejores circunstancias, el relanzamiento de las actividades más lucrativas, el Consulado proponía la construcción y administración por su cuenta de varias lanchas que se dedicaran a la pesca del litoral, así como la concesión de subvenciones a todos los pescadores en general, empleados en embarcaciones particulares, todos ellos miembros de la Cofradía de San Pedro de la ciudad. Efectivamente, el Consulado era consciente de que el crecimiento pesquero acaecido en Gipuzkoa a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII había sido promovido y regulado por las cofradías de mareantes. En consecuencia, en vez de pretender un proyecto de regeneración de la pesca más ambicioso pero ajeno a la realidad existente, similar a los diversos proyectos de compañía pesquera surgidos en los círculos de ilustrados que acabaron fracasando, el Consulado recurrió al modelo de organización propugnado por las cofradías. Su reglamento regulaba la actividad pesquera, el empleo de marineros, la comercialización de las capturas, etc., como si se tratase de una cofradía más, pero sin pretender, en modo alguno, el sometimiento a su jurisdicción o a sus dictados a las restantes cofradías, tanto de la ciudad como del resto de la costa. Este empeño resultó de gran importancia para el relanzamiento definitivo de la pesca en Gipuzkoa, animando a varios acaudalados particulares e instituciones, caso del concejo de Errenteria⁴⁰⁸, a invertir en su fomento. Aunque, es cierto que los ataques de las autoridades de Marina afectaron, incluso, a algunas de estas iniciativas, como es el caso de las acciones emprendidas por el Ministro de Marina de San Sebastián en contra de don José de Junibarbia, comerciante de San Sebastián que había adquirido tres chalupas de pesca⁴⁰⁹. A pesar de todo, el Consulado continuó ejerciendo sus funciones de

406 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/97; JD IM, 2/12/99; JD IM, 2/12/108; JD IM, 1/7/122; JD IM, 1/7/124. / A.M.R., B, 6, 3, 3.

407 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/109.

408 A.M.R., E, 4, I, 1, 1; E, 6, 1, 5.

409 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/122; 2/12/107; JD IM, 2/12/108.

tribunal comercial y de rector de las principales actividades de la economía marítima de San Sebastián aún después de las Guerras Napoleónicas, tal como queda de manifiesto en sus fondos documentales conservados en el archivo municipal de la ciudad, que, salvo algún libro suelto anterior, son todos posteriores al incendio de 1813⁴¹⁰.

8.2.3. Proceso de aceptación de las cofradías de mareantes: Su transformación en organismos rectores de la actividad pesquera y de la ejecución de las levadas de marineros para la Armada

A la grave crisis desatada en los años 30 y 40 del siglo XVII, que resultó letal para algunas entidades como la Cofradía de Mareantes de Nuestra Señora de Iciar, de Deba, le siguió una fase de franca recuperación económica que se hizo notar en dos procesos paralelos. Por una parte, acaeció una recuperación del tráfico naval, que, aunque mayoritariamente discurría por los puertos pertenecientes a la jurisdicción de San Sebastián, también, benefició a otros como el de Deba. Tanto es así que en 1651 estalló un conflicto entre los marineros de Mutriku y de Deba acerca de a quiénes correspondía la preferencia de ataje de las embarcaciones que accedían al puerto de Deba. El conflicto se solucionó con un acuerdo bilateral que establecía un reglamento de los atajes⁴¹¹. Con todo, la concentración comercial y naval en San Sebastián se fue incrementando a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII, lo cual unido a nuevas dificultades experimentadas por actividades como las exportaciones laneras, de gran importancia décadas antes en Deba, llevó a que se malograran las expectativas de quienes esperaban la recuperación comercial de los restantes puertos guipuzcoanos. Por otra, de forma paralela a este proceso, se produjo el progresivo incremento de la presión de la Armada para proveerse de marinería. Aunque es cierto que las principales actividades marítimas guipuzcoanas se beneficiaban, de hecho o de derecho, de las exenciones concedidas en 1639, en principio, sólo a los barcos y tripulaciones destinadas a las pesquerías transoceánicas, a partir de la década de los 50 del siglo XVII la presión de la Armada fue progresivamente afectando a unas actividades, como el corso, considerada por los inversores como transitoria y, por tanto, de segundo orden, amén de otras como la pesca del litoral o el transporte de cabotaje de escaso interés para los principales comerciantes e inversores del momento.

Este es el contexto en el que se reactivó el proceso de institucionalización de distintas cofradías de mareantes, con el objetivo, evidentemente, de defender los intereses de los marineros y pescadores que las integraban del aumento tanto de la presión de la Armada para proveerse de marinería como de las desigualdades y abusos revitalizados con la recuperación y posteriores dificultades del tráfico mercante de determinados puertos. Así, en 1658 los mareantes de Getaria procedieron a subir un peldaño más en el proceso de institucionalización de su Hermandad de Mareantes de San Pedro, que ese año, mediante la aprobación episcopal de sus ordenanzas, accedió definitivamente a rango de cofradía. Años

410 Entre otros documentos se conservan el Libro de Actas iniciado en 1814 (A.M.S.S., Consulado, 9); el Libro de Pagos del corredor Olañeta, con registros de letras de cambio, vales reales, pagarés y pólizas de seguros negociadas por él entre 1803 y 1811 (A.M.S.S., Consulado, 24); o el Libro de Comparendos que contiene los registros de los procesos judiciales incoados por el tribunal consular entre 1813 y 1817 (A.M.S.S., Consulado, 45).

411 A.G.G.-G.A.O., 2/13/22.

después, ante una leva de marineros solicitada en 1672, las autoridades de Getaria exponían que habían procedido a institucionalizar la Cofradía con la doble finalidad de gestionar las levas de marinería para la Armada y para fomentar el oficio de marinero en la villa⁴¹². En este memorial exponían un panorama desastroso, aparentemente existente en Getaria, de despoblación del vecindario, de galopante escasez de marineros y de ruina de sus familias, todo ello a consecuencia, además de los frecuentes desastres naturales a los que se enfrentaban los marineros, de los graves perjuicios que las levas de marinería ocasionaban a las vidas y economía de los marineros.

En modo alguno, se deben tomar en consideración estas afirmaciones, pues seis años antes, en 1666, consta la existencia en Getaria de 16 chalupas y medias chalupas dedicadas a la pesca. Estas afirmaciones, de tono catastrofista, estaban motivadas por el progresivo incremento de la presión ejercida por las autoridades de la Provincia y de la Armada para imponer las levas de marinería, recurriendo incluso a medidas abusivas. Es el caso del cierre del puerto de la villa y la detención de sus 16 chalupas y medias chalupas, ordenados por el Proveedor General, el Veedor de Fábricas y Armadas y el Corregidor, que en 1666 se vieron precisados a acudir en persona a Getaria y a proceder de ese modo a fin de consumir la leva de marineros que precisaban⁴¹³. Ciertamente, uno de los motivos de la dura resistencia de Getaria, suficiente como para obligar a las citadas autoridades a tener que acudir en persona a la villa, se debió originar en el hecho de que sus marineros desde 1658 se hallaban dotados de una Cofradía que, entre otras, “gestionaba” las levas en la villa, es decir, amparaba los intereses de los marineros frente a las abusivas exigencias de la Armada. La acción efectiva de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Getaria se hizo notar ese mismo año en otras cuestiones distintas a las levas de marinería, cuando se enfrentó a la poderosa Cofradía de San Pedro de San Sebastián en contra de que procediera a imponer derechos a los pescadores de Getaria que acudían a la segunda a vender sus capturas. La Cofradía de San Sebastián se vio precisada a recurrir al amparo de la Provincia en su pretensión de cobrar sus derechos a los pescadores de Getaria, pero estos acontecimientos volvieron a repetirse de manera exacta años después en 1679⁴¹⁴.

412 “...para que tengan entendido los ministros de Su Magestad el zelo con que esta Noble Villa atiende a las obligaciones de leal vasallo se adbierte que el año de mill seisçientos y cinquenta y ocho instituyo esta confradia de mareantes para que con mayor hunion y conformidad se adelantasse el servizio de Su Magestad y se aumentase la marineria por la falta grande que ay, paresçienda serviria de medio eficaz para conseguir este yntento tan neszesario para la conserbacion de las monarquias pero son muy pocos los que se ynclinan a este exerzizio porque no vastan disposiciones prudentes si no se alcanzan las conveniencias que se esperan, quando se cree que quien arriesga su vida en medio de las tempestades de elementos mas inconstantes las tiene vien merezidas. De esto y de los continuos naufragios en que los mas exerzitados an parescido resulta no solo la despoblacion de esta villa en parte sino tambien la urgente neszesidad de las Armadas de Su Magestad constando por experiençia que los lugares maritimos neszesitan de mayores conveniencias para que por ellas se avezinden muchos advenedizos por las continuas fatalidades de los navegantes como se conoze muy vien en muchas ruinas de casas que ay en esta villa y se siente en las voces lamentables de viudas y huerfanos que cada dia se oyen sin que de los trabajos largos tengan esperanza de una corta remunerazion ni aun de sus sueldos venzidos antes vien se acresienta la pena en los gastos creçidos que se les siguen en las funerales de los difuntos con empeño de sus propias // (fol. 4º r.) haciendas por no haver podido ninguno aliviar su familia con las seis pagas que se les antiçipan...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54).

413 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/51.

414 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/26.

Como se ha podido comprobar en el capítulo correspondiente al corso y los servicios en la Armada, durante los años de la segunda mitad del siglo XVII se produjeron sustanciales transformaciones en la gestión de las levas de marinería en Gipuzkoa. Progresivamente, la Provincia, en atención a los intereses de los principales comerciantes e inversores navales, fue asumiendo la gestión de las levas de marinería, de manera que, específicamente, afectarían a las actividades consideradas menos lucrativas o, cuando menos, prescindibles, como la pesca del litoral, el transporte de cabotaje o el corso. De manera que para la década de los 90 del siglo XVII la Diputación se erigió en el organismo encargado de gestionar las levas en Gipuzkoa⁴¹⁵. De forma paralela a este proceso de adquisición por la Provincia de la facultad de gestión de las levas de marinería se fue incrementando la intervención de las cofradías de mareantes en la consumación o ejecución de las levas en cada localidad. Así, a diferencia de lo que sucedió en 1666 en que las autoridades de la Armada procedieron a cerrar el puerto de Getaria hasta proveerse de los marineros que precisaban sin entablar negociaciones con su Cofradía, la Diputación comenzó a recurrir a la colaboración de las cofradías de cada localidad para ejecutar las levas. Así, en las gestiones emprendidas para la realización de una nueva leva de marineros en 1672 la Cofradía de San Pedro de Getaria fue el interlocutor de la villa con la Diputación para materializar el alistamiento de los marineros asignados⁴¹⁶. De igual manera, en 1690 para alistar marineros entre las tripulaciones corsarias de San Sebastián la Diputación recurrió a la ayuda de la Cofradía de Santa Catalina de dicha ciudad⁴¹⁷. Por supuesto, los procedimientos abusivos para conseguir los alistamientos no concluyeron, siendo ahora la Diputación la que los llevaba a cabo.

En suma, se produjo un tácito acuerdo entre las autoridades de gobierno local y provincial de Gipuzkoa y entre las cofradías, por el que, a cambio de que las segundas ejecutaran en cada pueblo las levas, conseguían que las autoridades abandonaran sus suspicacias, provenientes desde la Baja Edad Media, en torno a la existencia de las cofradías de mareantes, especialmente, de las que carecían de sanción real, que, en estricta aplicación de los Fueros y de la legislación real, eran ilícitas. Las cofradías de mareantes se convertían en organismos vitales para la gestión de los servicios de marinería para la Armada, que conjugaban los intereses de las autoridades y de las élites de comerciantes e inversores navales con las de los marineros. Efectivamente, además de amparar los intereses de los marineros, a fin de que la presión de la Armada no llegara a ser asfixiante, las cofradías, mediante la facultad de administración de los sorteos de marineros, encauzaban su descontento para que no derivara en actos ilícitos de fuerza o de resistencia. Actos que podrían desencadenar la intervención de las autoridades de la Corona, con lo que se pondría en entredicho la pervivencia de los privilegios de exención de servir en la Armada de que gozaban las principales actividades marítimas en que invertían los grandes comerciantes e inversores navales. Es decir, a fin de que actividades como las pesquerías transoceánicas o el

415 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/39; R.33; JD IM, 1/10/52; JD IM, 2/11/40; JD IM, 2/12/41; JD IM, 3/8/49; R.36; JD IM, 2/11/59; JD IM, 2/11/61.

416 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/54.

417 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/59.

comercio con Andalucía o las Indias disfrutaran de las exenciones era preciso sacrificar a los empleados en otras actividades como la pesca del litoral o el corso y en este contexto las cofradías, mediante su facultad de ejecución de los sorteos, eran las únicas instituciones capaces de asegurar que así sucediera. Efectivamente, las cofradías eran consideradas por sus miembros como una institución propia y cercana, garante de sus intereses y, por tanto, contaban con la capacidad de apaciguar sus ánimos.

Esta ampliación de las facultades de las cofradías, adquirida, de hecho, en materia de gestión de las levas, comenzaría, también, a incrementarse en materia de gestión y dirección de las actividades económicas de sus miembros. Los primeros indicios de este proceso se atisban en Deba. La peligrosa barra de la desembocadura del río en que se ubicaba el puerto de Deba supuso siempre un obstáculo decisivo que impidió un importante desarrollo de la actividad pesquera en la villa. Sus marineros, además de nutrir las tripulaciones de expediciones pesqueras y comerciales que se armaban en otros puertos, se empleaban en la actividad transportista. Hay que tener en cuenta que hasta inicios del siglo XVIII Deba constituyó uno de los puertos exportadores de lanas castellanas. Aunque ocupó siempre un puesto muy secundario, muy a la zaga de otros puertos como Bilbao o San Sebastián, el tráfico lanero permitió la existencia de un destacado sector transportista, que constituyó la principal actividad marítima de la villa, como en anteriores ocasiones se ha podido constatar. Tal era la importancia de esta actividad en Deba que la crisis experimentada por las exportaciones laneras a partir del inicio de la guerra con Francia en 1635, con la consiguiente drástica disminución del volumen de negocio de sus transportistas, desembocó en la extinción de la Cofradía de Mareantes de Nuestra Señora de Iciar. La recuperación económica de mediados del siglo XVII vino acompañada con el reinicio del tráfico lanero en Deba, aunque en un grado mucho menor en comparación al volumen de tráfico existente antes de 1635. Al menos no debió ser lo suficientemente importante o satisfactorio como para que las autoridades de la villa se contentaran o para que permitiera la ocupación de un número similar de marineros en la actividad del transporte. Como resultado, los marineros de Deba trataron de diversificar sus ocupaciones, más allá de las que venían desarrollando fuera -pesquerías transoceánicas, comercio y corso- o dentro -atoaje y pequeña flota transportista de Deba- del marco de la villa. Comenzaron así a dedicarse, en la medida de lo posible, a actividades como la pesca del litoral, tanto en la ría como fuera de sus límites. Al mismo tiempo, el concejo, que no debía ver cumplidas sus expectativas de ingresos, manifestadas en el reglamento de atoajes suscrito con la vecina Mutriku en 1655, debió endurecer su acción señorial y monopolística sobre los recursos económicos de su jurisdicción, incluidos los pesqueros. Este parece que fue, a juzgar por la lectura de sus ordenanzas, el contexto que debió empujar a los mareantes de Deba a impulsar de nuevo la institucionalización de una cofradía.

Después de la extinción de la Cofradía de Mareantes de Nuestra Señora de Iciar, tan sólo, permanecía en la villa una mera congregación de mareantes. La reactivación de algunas actividades marítimas como el transporte naval o la pesca, entorpecida, de alguna manera, por el incremento de la presión señorial del concejo, debió incentivar a los mareantes a que se organizaran y agruparan para defender sus intereses. Con la redacción de sus ordenanzas entre 1674 y 1675 quedó, por fin, instituida la Hermandad de los mareantes de Deba⁴¹⁸. De una

418 A.H.P.G., 2/2031.

lectura superficial de sus 18 artículos pudiera parecer que se trataba de un organismo principalmente destinado a la defensa de los intereses de sus miembros frente a la acción señorial del concejo. Efectivamente, este articulado, aunque dotado de varias ordenanzas similares a las de cualquier otra institución gremial, que regulaban los procedimientos de caza de ballenas (ordenanza nº 17), los de venta por el mayordomo de las capturas de besugo (ordenanza nº 12), de congrio y de merluza (ordenanza nº 13), efectuadas por sus miembros, y los de asistencia a los hermanos viejos e impedidos (ordenanza nº 18), al mismo tiempo contenía otras de carácter muy distinto a lo observado hasta el momento. En primer lugar, llama la atención que los mareantes redactaran estas ordenanzas sin recurrir a la obtención de su confirmación por autoridad, civil o eclesiástica, alguna. Los mareantes, a la hora de proceder a su redacción, se valieron, únicamente, de su propia autoridad, derivada del consenso y de la aprobación por todos ellos de las ordenanzas. Tan sólo recurrieron a los servicios de un escribano para que esta escritura de carácter privado, otorgada entre particulares, accediera a rango de escritura pública. No procuraron, por tanto, su validación por autoridad alguna, ni siquiera de la del alcalde de la villa, lo que contribuye a crear en el lector de estas ordenanzas una sensación de que fueron redactadas a espaldas de las autoridades concejiles de Deba. En segundo lugar, esta apreciación se incrementa aún más teniendo en cuenta que el procedimiento de elección anual de los dos mayordomos de la Hermandad, contenido en la ordenanza nº 1, no contemplaba la presencia de los alcaldes de la villa, condición observada en todas las demás cofradías analizadas hasta el momento.

De lo expuesto pudiera parecer que los mareantes de Deba, mediante la renuncia a la validación de sus ordenanzas por autoridad alguna y un procedimiento electoral independiente totalmente de las autoridades municipales, trataban de exonerarse del control y de la fiscalización que los concejos ejercían en los restantes puertos de Gipuzkoa sobre las similares instituciones gremiales de marineros. Sería suficiente para refutar esta apreciación la sola consideración de que ni el concejo de Deba, ni ningún otro, dotados de los instrumentos legislativos que prohibían la existencia de cofradías carentes de aprobación real, hubieran transigido nunca en el establecimiento en su jurisdicción de una institución gremial opuesta a sus intereses. Se impone, por tanto, la hipótesis de la aceptación por parte del concejo de Deba de la fundación de esta Hermandad de mareantes en las citadas condiciones. Hipótesis que se reafirma teniendo en cuenta el contenido de otras ordenanzas. Efectivamente, la ordenanza nº 14 contemplaba que los mayordomos de la Hermandad procediesen a la adquisición o construcción de dos redes para su uso en el espacio de la ría y de la costa acotado por el concejo, prohibiendo, bajo penas, a todos los maestros el empleo de cualquier otra red particular sin permiso de los mayordomos de la Hermandad, en cuyo caso deberían abonar un canon. El uso de la red de la Hermandad se debía hacer con asistencia de los mayordomos o de alguna persona designada por ellos para controlar las capturas (ordenanza nº 15). Además, la ordenanza nº 16 mandaba que la Hermandad apoyase a sus miembros en posibles pleitos que podrían suscitarse en las ocasiones en que algunos hermanos acudiesen con la citada red a pescar en las pesquerías concejiles de las cercanas localidades vizcaínas de Ondarroa o Lekeitio.

En suma, se contemplaba la participación de la Hermandad en el monopolio pesquero concejil de Deba, también, en condiciones de exclusividad. Es decir, en lo sucesivo, la Hermandad detentaría la exclusiva del arrendamiento de la pesquería concejil de Deba. Es la

primera ocasión, entre todos los casos estudiados en que una institución gremial disfrutaba de un monopolio pesquero y poseía las artes de pesca necesarias. Este hecho implicaba, por una parte, que el conjunto de los mareantes de Deba pasaban a disfrutar de los recursos pesqueros más inmediatos, hasta entonces explotados únicamente por unos pocos acaudalados capaces de afrontar los gastos de arrendamiento de la pesquería concejil y de mantenimiento de las grandes y costosas redes que se empleaban. Por otra, el concejo de Deba se aseguraba el arrendamiento continuado de la pesquería, es decir, la obtención de una renta fija no dependiente ni de las contingencias -algunos años no se presentaba ningún arrendador particular-, ni de las fluctuaciones inherentes a las subastas.

En resumidas cuentas, estas ordenanzas implican la existencia de un acuerdo tácito entre el concejo y los marineros de Deba. De manera que el conjunto de marineros-pescadores aceptaban las prácticas señoriales-monopolistas del concejo, aplicadas sobre la pesquería en la ría y su desembocadura, y, a cambio, el concejo aceptaba su agrupación en una Hermandad, que se erigía en garante de las rentas municipales procedentes del espacio acotado de pesca. Se observa, una vez más, que esta Hermandad, al tiempo que amparaba los intereses de sus miembros, encaminaba sus demandas e inquietudes hacia cauces legales, a fin de que no desembocaran en actos violentos contrarios a los intereses del concejo, que, a su vez, desembocasen en una reacción lesiva para todos los marineros-pescadores. Esta es, quizás, la causa por la que el concejo de Deba, no sólo no se opuso a la redacción de las ordenanzas de la Hermandad, al margen de la presencia sancionadora de alguna autoridad municipal, sino que, de hecho, aceptó, incluso, que esta institución gremial funcionara, en lo sucesivo, sin un control directo por su parte. Además, al mismo tiempo, la participación directa de la Hermandad, tanto en la explotación del monopolio pesquero concejil como en la propiedad de las artes de pesca precisas, hacían que esta institución se transformara en uno de los principales motores para la reactivación y el desarrollo de las actividades marítimas de Deba.

En una localidad, como Deba, con serios problemas para el desarrollo de un significativo sector pesquero dedicado a las lucrativas pesquerías de besugo que se llevaban a cabo en invierno en alta mar, la Hermandad, mediante la explotación en exclusiva de la pesquería en el interior de la ría, aseguraba la subsistencia de los marineros-pescadores, sobre todo, en invierno, a fin de que estuvieran disponibles para emplearse, durante otras estaciones del año o cuando las condiciones de la mar fueran propicias, en otras actividades marítimas, en las que diversificaban su empleo. Las ordenanzas relativas a la regulación de los ingresos de la Hermandad son muy expresivas al respecto de la diversificación del empleo de los marineros-pescadores de Deba en varias actividades desarrolladas, tanto en el marco de la villa como fuera de ella. Así, se regulaban las contribuciones a pagar, por una parte, por cada chalupa dedicada, tanto a la captura de ballenas (ordenanza nº 2,) o de cualquier otro género de pesca (ordenanza nº 3) como al atojaje (ordenanza nº 4), por otra, por los maestros de las chalupas y pequeños barcos dedicados al transporte de cabotaje (ordenanza nº 5) y, por último, por los marineros empleados, tanto en expediciones comerciales hacia Andalucía y las Indias, en el corso o en tareas de mantenimiento de navíos en Pasaia (ordenanza nº 6) como los empleados en las pesquerías de ballenas en “Noruega” y Galicia o de bacalao en Terranova (ordenanza nº 8).

La existencia de este acuerdo tácito entre el concejo de Deba y la Hermandad de Mareantes

se vislumbra, también, a partir de la lectura del contenido de la ordenanza nº 11, que se refiere al empleo de las cantidades recaudadas por la Hermandad. Se mandaba que, en las ocasiones en que se precisara que los mayordomos hicieran repartimientos de los fondos de la Hermandad, éstos se efectuaran con asistencia de todos los marineros-pescadores. Aunque no especifica el motivo de la realización de estos repartimientos, se sabe, a partir de lo analizado en el capítulo dedicado al corso y a los servicios en la Armada, que su principal objetivo era remunerar a los marineros que resultaban elegidos en los sorteos que se realizaban en cada localidad con destino a su servicio en la Armada. De modo que se podría citar el papel de la Hermandad en la administración y ejecución de los sorteos de marineros para la Armada como otro de los factores que explicarían su aceptación por el concejo de Deba. El consentimiento del concejo de la existencia y del funcionamiento autónomo de la Hermandad se manifiesta claramente en el hecho de que, en aplicación de sus ordenanzas, los mayordomos electos procedían cada año a subastar públicamente la venta de las capturas de determinada especie a un escabechero. Así, por ejemplo, en 1685 firmaron una escritura de obligación con el capitán Francisco de Mirandaola, vecino de Deba, para entregarle un total de 2.000 docenas de besugo para la elaboración de escabeche⁴¹⁹.

Esta condescendencia del concejo con respecto a la Hermandad se hizo también patente en la aceptación del procedimiento poco ortodoxo aplicado por sus miembros para avanzar en su proceso de institucionalización. Después de décadas sin aplicar innovación alguna, en 1705 los mareantes procedieron a elevar su Hermandad a la categoría de cofradía. El concejo de Deba tampoco mostró en esta ocasión objeción alguna frente a esta transformación, que, una vez más, fue consumada por su propia autoridad, sin recurrir a la sanción de ninguna autoridad civil, ni eclesiástica. Es realmente sorprendente el procedimiento aplicado por los mareantes de Deba para conseguir que su Hermandad accediera a rango de cofradía. En 1705 aprovecharon la coincidencia de que los mayordomos de la Hermandad lo eran al mismo tiempo de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio para procurar la fusión de ambas instituciones⁴²⁰. La Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio no era más que una cofradía exclusivamente piadosa, erigida en la parroquia de Deba con el propósito de fomentar la devoción religiosa entre sus feligreses. Los marineros-pescadores de Deba, miembros de la Hermandad de mareantes, eran, al mismo tiempo, cofrades de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio, institución que satisfacía las inquietudes y necesidades religiosas de los mareantes, no contempladas por la Hermandad. Para fines de 1705 fusionaron ambas instituciones dando origen a la Cofradía de los Mareantes de las Benditas Ánimas del Purgatorio. Los mayordomos de la nueva institución, con la asistencia de los maestros de chalupa de la villa, procedieron a redactar ocho nuevas ordenanzas que sellaron la fusión, por la vía de los hechos. El propósito de estas nuevas ordenanzas era la consumación de la unión entre las funciones -las religiosas y las correspondientes al oficio de marear- hasta entonces separadas en dos instituciones independientes. La excusa o argucia empleada para proceder a la redacción de dichas ordenanzas fue el desorden existente en la caza de ballenas. Desorden atribuido a la disminución de la devoción debida a las ánimas del purgatorio y a la falta de reglamentación de la caza de ballenas. Las nuevas ordenanzas,

419 A.H.P.G., 2/2047.

420 A.H.P.G., 2/2057.

aparentemente, buscaban tan sólo poner remedio a esta situación, instituyendo la primera de ellas la obligación de una misa diaria y regulando las restantes las cacerías de ballenas⁴²¹.

Por supuesto, las causas que debieron impulsar el avance en la institucionalización de esta Cofradía debieron ser otras no expresadas en la documentación. Puede que tuvieran relación con el contexto bélico en que se consumó la fusión, coincidiendo con la Guerra de Sucesión española. Puede que los mareantes de Deba temieran un endurecimiento de las exigencias de marineros que desembocara en acciones más contundentes y directas por parte de los oficiales de la Armada, lo que les impulsaría a procurar para su institución gremial un aspecto de cofradía dotada de autorización eclesiástica. Pero tampoco procedieron a iniciar gestiones para conseguir una verdadera autorización por parte de alguna instancia eclesiástica, opción fácilmente alcanzable, aunque, quizás, no deseada por los mareantes, pues la sanción eclesiástica suponía el sometimiento a su jurisdicción y a su periódica acción fiscalizadora. Los mareantes de Deba procedieron siempre con la autoridad que dimanaba de sus propias decisiones y consensos. Así, estas nuevas ordenanzas redactadas en 1705 por los mayordomos y maestros de chalupas de la Cofradía fueron sometidas a la revisión y a la autorización de la totalidad de los cofrades asistentes a una junta celebrada días después, quienes, además de validarlas, añadieron dos ordenanzas más, relativas también a la regulación de las cacerías de ballenas⁴²².

421 “En la villa de Deva a ocho de diciembre del año de mil setecientos y zinco, ante mi Antonio de Olaverrieta escrivano real y del numero della y testigos que abaxo hiran nombrados, parecieron presentes Domingo de Larraguibel y Antonio de Olarte mayordomos de la Cofradia de los mareantes de la dicha villa nombrada de las Benditas Animas del Purgatorio, y Bernardino de Rivero, Gregorio de Rivero, Francisco de Sorarte, Christoval de Larraguibel, Leon de Urain, Roque de Verastegui, Antonio de Urain, Martin de Otaola, Juan de Lariz, Baptista de Abaroa y Domingo de Arrarte, maestros de las chalupas de este dicho puerto por si y en nombre de los demas mareantes y cofrades de la dicha cofradia de quienes tienen orden berbal dado este presente dia en el aiuntamiento o juntamiento que an echo en el puesto que tienen destinado para concurrir a tratar las cosas tocantes a la dicha cofradia y oficio de marineria: Y dixeron que de veinte años a esta parte avian reconocido la suma desgracia que an tenido los mareantes deeste dicho puerto en matar las ballenas en las ocasiones que an salido al dicho efecto a la mar, lo qual havian considerado prozedia de no sufragar a las animas del Purgatorio con la misa cotidiana de cada dia que de pocos años a esta parte se avia reducido este sufraxio a la mitad siendo zierto que antes se sacava cada dia una misa que llaman del Alba a espensas de la dicha cofradia y tambien por la poca union // (fol. 96 r.) y conformidad que suele haver en la forma de matar las balenas con sus chalupas y mareantes de este dicho puerto; Y para evitar quales quiera ynconvinientes que a havido y en adelante aya toda buena compañia y hermandad y se asista al sufradio (sic) de las animas del Purgatorio con mas sufraxio de misas y tratar y disponer de otras cosas tocantes a la matança de las dichas ballenas havian sido nombrados los dichos mayordomos y maestros de chalupas por todos los mareantes de esta dicha villa, los quales haviendose juntado, conferido y tratado largamente acordaron hazer las constituciones siguientes...” (A.H.P.G., 2/2044).

422 Significativamente, esta junta se celebró ya en el claustro de la parroquia de Deba, mientras que la anterior reunión, congregada para la redacción de las citadas ordenanzas de 1705, se celebró en otro lugar no especificado de forma expresiva en la escritura. “En el claustro de la iglesia parrochial de la villa de Deva a veinte y uno de diciembre del año de mil setecientos y zinco estando juntos y congregados la mayor parte de los mareantes de esta dicha villa y precedida publicata para este efecto, de que yo el escrivano doy fe: Yo el dicho escrivano de orden de Antonio de Olarte y Domingo de Larraguibel mayordomos de la dicha cofradia les lei e notifique a los dichos mareantes por si y en nombre de sus compañeros ausentes (siendo la mayor parte los que al presente se allan congregados) el thenor de la escritura de concordia de estas quatro ojas y sus constituciones y ordenanzas formadas por los dichos mayordomos en concurso con los mestre chalupas de esta dicha villa para el efecto de su aprovacion y ratificacion: los quales dichos mareantes comprendido su thenor dixeron que aprobaban y aprobaron las dichas constituciones en todo y por todo como en cada capitulo de ellas se contienen...” (A.H.P.G., 2/2044).

Con todo, la aceptación por parte de las autoridades gubernamentales del proceso de ampliación de las facultades y funciones de las cofradías de mareantes, tanto en la administración y ejecución de las levas de marinería como en la reactivación e impulso de las actividades marítimas a nivel local se afianzaría con las importantes transformaciones experimentadas por la economía marítima de Gipuzkoa desde fines de la Guerra de Sucesión de España (1713). Esta ampliación de las facultades de las cofradías de mareantes fue el resultado de dos acontecimientos de honda repercusión, en general, sobre toda la economía marítima: en primer lugar, en 1717 se produjo la aprobación por la Provincia del reglamento de las levas de marinería, redactado por el general don Antonio de Gaztañeta, que reconocía la participación de las cofradías de mareantes en la gestión de los alistamientos de marineros para la Armada; y en segundo lugar, aunque parezca paradójico, durante la segunda mitad del siglo XVIII ante las dificultades que acusaban las actividades y empresas más punteras de la economía marítima guipuzcoana, las cofradías de mareantes se convirtieron en uno de los principales motores para la creación de empleo de la marinería desempleada y, en suma, para el desarrollo del conjunto de las actividades marítimas.

En lo que se refiere a la ampliación de las facultades de las cofradías en la administración y ejecución de las levas de marinería, el reglamento elaborado por don Antonio de Gaztañeta no hizo más que elevar a rango legal las prácticas que venían usándose en Gipuzkoa, de hecho, desde mediados del siglo XVII en la gestión de las levas. De acuerdo con este reglamento, en lo sucesivo, sería la Diputación la encargada de gestionar y administrar las levas de marineros solicitadas por el Ministro de Marina. La Diputación procedería a asignar a cada localidad el número de marineros que debían aportar, siendo las cofradías de mareantes las encargadas de realizar los sorteos entre sus miembros⁴²³. Este reglamento fue la base legislativa de las Ordenanzas de Marina específicas para su aplicación en Gipuzkoa, redactadas en 1752⁴²⁴. En resumidas cuentas, las autoridades de Marina renunciaban a sus pretensiones de aplicación de la Matrícula de Marineros en Gipuzkoa, pero las funciones correspondientes a dicha institución fueron asignadas a las cofradías de mareantes. Efectivamente, no sólo quedaba ya desfasada la antigua legislación contraria al establecimiento de gremios, ligas o monipodios, sino que, en adelante, serían las propias autoridades de Marina las que con mayor ahínco insistirían en que todos los marineros-pescadores guipuzcoanos se asentaran en las listas de marineros de las cofradías de mareantes de sus respectivas localidades. Como se ha podido comprobar en capítulos anteriores, este procedimiento resultó muy eficaz para encubrir todo tipo de fraudes que sirvieron para eludir la excesiva presión de la Armada, que podía poner en peligro la disponibilidad de la marinería más cualificada, de la que los grandes comerciantes e inversores navales guipuzcoanos disfrutaban. Todo ello ocasionó el estallido de diversos conflictos que ya han sido suficientemente analizados. En las localidades del interior de la provincia, así como en unas pocas villas del litoral, como, por ejemplo, Zarautz o Errenteria, que carecían de una institución gremial encargada de efectuar los sorteos de marineros, eran los propios concejos los encargados de realizar entre sus vecinos las listas de marineros y los

423 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65. / A.M.D., Libro VI. Véase el documento nº23 del Apéndice Documental.

424 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/81.

sorteos destinados a satisfacer las levas⁴²⁵.

En cuanto al progresivo incremento de la función de reactivación y de dinamización de las actividades marítimas, ejercida por las cofradías, fue motivado por la ampliación de su intervención en todos los procesos de captura, venta y transformación del pescado, que, en muchas ocasiones y aspectos, llegó a rozar el monopolio. Aunque parezca paradójico, tal como se expone en el capítulo de la pesca del litoral, esta evolución fue una consecuencia del desinterés de los grandes comerciantes y principales inversores navales por fomentar la actividad pesquera. El desvío de sus empeños y caudales a participar activamente en el comercio con Indias, sobre todo, a partir de la creación de la Real Compañía de Caracas, precipitó la decadencia de otras actividades en otro tiempo boyantes como la pesca del litoral, las pesquerías transoceánicas o el corso. En lo que a la pesca del litoral se refiere, se redujo a una actividad secundaria y eventual, dedicada a satisfacer demandas de pescado fresco de ámbito local o comarcal, extinguiéndose, prácticamente, la industria conservera -sobre todo la escabechera-, principal sostén de importantes pesquerías como la de besugo, merluza, atún, etc. Esta crisis pesquera se hace patente en la extinción de los contratos anuales suscritos entre las cofradías y los escabecheros, siendo el último localizado, en el curso de esta investigación, el otorgado por la Cofradía de Mutriku en 1735⁴²⁶. La carencia galopante de mano de obra pescadora, masivamente embarcada en barcos de la Compañía de Caracas y otras empresas dedicadas al comercio colonial y la casi total descapitalización de la actividad, a consecuencia de la extinción de las inversiones particulares en la industria conservera, condujeron a que las propias cofradías se vieran obligadas a ampliar su protagonismo e intervención en todo lo concerniente a la pesca, elaboración de conservas, comercialización de las capturas, etc.

Estas labores relacionadas con la pesca del litoral, por las que apenas ningún inversor mostraba un ápice de interés, comenzaron a cobrar cada vez mayor relevancia a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII. A medida que las crecientes dificultades experimentadas por la Compañía de Caracas liberaba cada vez más mano de obra, que tampoco era absorbida completamente por otras empresas de comercio marítimo particulares, aquejadas también de crecientes dificultades a consecuencia de la nefasta política desestabilizadora de las autoridades de marina, la pesca del litoral fue alcanzando cada vez mayor importancia. El progresivo empleo de los marineros en la actividad pesquera amplió el poder de las cofradías, dotadas, de derecho, de amplias facultades en materia de gestión de las levas de marinería y erigidas, de hecho, en las instituciones que protagonizaban y dirigían, casi en exclusiva, el desarrollo de dicha actividad.

El incremento de su papel de rectoras de la pesca del litoral condujo a que, por un lado, se convirtieran en la principal institución económica de aquellas localidades -la mayoría- en que

425 Efectivamente, incluso en localidades del interior como Tolosa se elaboraron listas de vecinos para realizar los sorteos de marineros destinados a servir en la Armada, como es el caso de la redactada en esta villa en 1740. Documento proporcionado por Álvaro Aragón Ruano a quien extiendo mi agradecimiento (A.G.G.-G.A.O., PT, 2630).

426 A.H.P.G., 1/2691.

apenas se desarrollaba ninguna otra actividad marítima, mientras, por otro lado, desempeñaron, mediante el empleo y mantenimiento de la mano de obra, una insustituible labor de reactivación y de sostenimiento de otras actividades como el comercio y el transporte marítimo, en aquellos pocos puertos en que se concentraban, sobre todo en San Sebastián, pero también en Hondarribia, Deba, e incluso algo en Zumaia. Tanto es así, que este protagonismo llegó en varias ocasiones a rozar el abuso y el monopolio, pues los miembros de las cofradías pretendieron y, en ocasiones, consiguieron disfrutar, según los casos, del exclusivo derecho del ejercicio de la pesca, de la preparación y conservación del pescado o de su comercialización. Con todo, el distinto grado de institucionalización de cada cofradía, las desiguales condiciones geofísicas y legales de cada puerto para el óptimo desarrollo de la pesca y la diferente aceptación del aumento de las facultades económicas de las cofradías por las autoridades municipales, motivaron que los acontecimientos difirieran en cada localidad. De todas maneras, aunque sea en grado distinto, la potenciación de las cofradías se produjo en todos los casos, lo cual se manifiesta, también, en el hecho de que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII se erigieran nuevas hermandades y cofradías en aquellas pocas localidades del litoral que hasta entonces carecieron de tales instituciones.

En lo que respecta a la erección de nuevas instituciones gremiales, el caso inicial se produjo en Zarautz. En esta villa, carente de un puerto que contara con unas condiciones de accesibilidad mínimamente aceptables, lo que permitió tan sólo un desarrollo muy limitado de la pesca, la crisis experimentada por esta actividad durante la primera mitad del siglo XVIII supuso, empero, un duro golpe para las rentas concejiles y para su principal actividad marítima, la construcción naval. Como se indicaba en el capítulo correspondiente a la construcción naval, las ínfimas condiciones de navegabilidad del puerto de Zarautz indujeron a sus constructores de embarcaciones menores a conferir un diseño especial a sus productos, a fin de que resultaran adecuadas para la navegación, incluso, en las más nefastas condiciones del mar. Ello motivó el gran aprecio y demanda de las embarcaciones menores construidas en sus astilleros, de manera que a lo largo del siglo XVII Zarautz se convirtió en un centro especializado en la fabricación de embarcaciones auxiliares para los buques de guerra que se construían en la vecina ribera del Oria, así como de chalupas y pinazas para la entonces floreciente actividad pesquera, sobre todo de las campañas besugueras de invierno, e, incluso, de pequeñas embarcaciones para el transporte de cabotaje o el corso⁴²⁷. Con la crisis pesquera se perdía, quizás, el principal cliente de las gradas de Zarautz. Además, se perdieron, también, los ingresos que el concejo de la villa obtenía del arrendamiento de la pesquería municipal de la costa, quizás, por no haber nadie dispuesto a participar en esta modalidad de pesca que implicaba la realización de inversiones de cierta entidad para afrontar los gastos de arrendamiento y de adquisición y mantenimiento de las grandes redes que se precisaban.

Pero a mediados de siglo comenzó a cambiar esta situación. En 1749, quizás, ante la presencia de personas dispuestas a pujar por hacerse con el arrendamiento de la pesquería de la costa, el concejo de Zarautz procedió a realizar unos autos de información para la recogida de testimonios que atestiguaran que la costa era “...*propria y privativa de dicha villa y de aver tenido aquella siempre el dominio y derecho y posesion de pescar unicamente con red*

427 ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 34-47.

*varredera sin parte ni dependencia de otro alguno, arrendando y rematando como tal dueña...*⁴²⁸. Así, en septiembre de aquel año Joseph de Zubiaurre arrendó la pesca en la ría y en la costa para un plazo de nueve años por 51 reales y 11 maravedíes de vellón anuales⁴²⁹. La razón por la que el concejo de Zarautz se vio precisado a emprender estos autos de información debía ser que, a raíz de no haberse arrendado durante muchos años la pesquería de la costa, debió contribuir a la generalización entre sus vecinos de la opinión y de la práctica de la libertad de pesca en este espacio. Efectivamente, Juan Antonio de Zubiaurre, vecino de Zarautz, se opuso a la pretensión de la villa iniciando una demanda en el tribunal del Corregimiento. Pero la sentencia de finales de agosto de 1749 apoyó el derecho de la villa a arrendar la pesquería y prohibió la libre pesca, incluso, en los años en que no hubiese arrendamiento, sin expresa licencia del concejo⁴³⁰. Transcurridos los nueve años del arrendamiento, en 1758 fue Juan Antonio de Portu quien remató el monopolio pesquero para otro plazo de nueve años por 50 reales y 30 maravedíes de vellón anuales⁴³¹. Este incremento de la acción señorial del concejo debió suponer un importante perjuicio para los ingresos del cada vez más numeroso gremio de marineros-pescadores de la villa, lo que debió suponer un incentivo para iniciar su proceso de institucionalización.

Significativamente, meses después del último arrendamiento de la pesquería de la costa, en mayo de 1759 se firmó un convenio entre el alcalde, los maestros de chalupa y los marineros de la villa que supuso el germen de la Hermandad de Mareantes de Zarautz⁴³². Se

428 A.H.P.G., 2/3184.

429 A.H.P.G., 2/3184.

430 "...se declara tocar y pertenecer a la referida villa en virtud de la posesion en que esta el arriendo de la costa de la mar de ella, y se manda que en adelante la justicia hordinaria quando por algunas causas no tubiese arrendado la dicha costa de a entender // (fol. 12 r.) a los vecinos y moradores de dicha villa por edictos el que sin permiso y licencia suia no se pesque por persona alguna en dicha costa..." (A.H.P.G., 2/3185).

431 A.H.P.G., 2/3163.

432 Es cierto que el ilustre benefactor de la villa de Zarautz, don Pascual Madoz menciona en su *Diccionario Geográfico, Histórico y Estadístico de España* la existencia de "libros" de la Cofradía de pescadores de la villa en los que constaba que entre 1637 y 1801 se mataron en Zarautz un total de 55 ballenas. El problema es que estos datos son hoy por hoy imposibles de poderse comprobar debido a la quema de la mayor parte de los fondos del archivo municipal de esta villa en 1936. Con todo, una serie de evidencias ponen en entredicho la validez de su afirmación acerca de la existencia de una cofradía de mareantes en Zarautz desde, al menos, los años 30 del siglo XVII. En primer lugar, en los fondos documentales consultados no se ha encontrado evidencia ni mención alguna de la existencia en Zarautz de ninguna cofradía de mareantes o similar institución gremial hasta la segunda mitad del siglo XVIII. En segundo lugar, el convenio establecido por los mareantes en 1759 no menciona la existencia anterior de organismo alguno, instituyendo por primera vez en Zarautz la figura del mayordomo del gremio de los mareantes. En tercer lugar, esos mismos documento consultados evidencian que anteriormente a la fecha era el concejo de la villa la que ejercía las funciones asignadas a las cofradías en la gestión de las levas de marinería, de manera que en 1732 el regimiento de la villa decretó la elaboración de la lista de marineros de Zarautz para atender a los pedidos de marineros de la Armada (A.H.P.G., 2/3167). En cuarto lugar, precisamente, el año 1637 el concejo de Zarautz redactó un conjunto de diez ordenanzas municipales para la regulación de la caza de ballenas, de su beneficio, comercialización y reparto de las ganancias. Estas ordenanzas, destinadas a evitar los conflictos que se suscitaban entre los participantes en la caza de ballenas, fueron redactadas por el concejo, con lo que se constituía en una de las beneficiarias de las ballenas cazadas en su vecindad, sin que se mencione la existencia de cofradía, ni de otro organismo similar (A.H.P.G., 2/3072). En resumen, esos libros mencionados por Madoz puede que constituyeran los registros de cuentas de reparto de los beneficios obtenidos de la caza de ballenas, redactados por el concejo a partir de

contemplaba la instauración de una “soldada muda”, que cada embarcación y marineros, enrolados en viajes fuera de la villa, contribuirían del producto de sus actividades, destinada, principalmente, a cubrir los gastos que generaban las gratificaciones que se concedían a los que se alistaban voluntarios en las levas de marinería. Para su recaudación y administración se acordaba la creación de la figura del bolsero o mayordomo, que suponía un primer escalón en el proceso de institucionalización de cualquier organismo de tipo gremial⁴³³. Otro hecho que debió impulsar a asociarse a los mareantes de Zarautz debió ser el conflicto suscitado este año de 1759 en contra de los mareantes de Getaria que les impedían la venta de sardina en su puerto⁴³⁴. Exponente de lo débil que aún resultaba el entramado institucional de la Hermandad de Mareantes de Zarautz, el día 27 de mayo de 1761 se firmaron dos contratos para la entrega de determinada cantidad de sardina a una “burguesa” o persona encargada de su limpieza, saladura y venta. El primero de los contratos fue otorgado por los tripulantes de tres de las chalupas de Zarautz que se comprometían a la entrega a María Lucía de Saizarvictoria de la mitad de sus capturas de sardina, la correspondiente a sus tripulaciones; el segundo por los maestros y tripulación de las restantes cinco chalupas, que acordaron la entrega de todas sus capturas a María Francisca de Gainza⁴³⁵. Es decir, a diferencia de lo que sucedía con otras instituciones gremiales, la de Zarautz no contaba aún con el consenso interno necesario para que se encargara de la comercialización de las capturas de sus miembros.

la promulgación de estas ordenanzas en 1637. Registros de cuentas en las que, posteriormente, desde mediados del siglo XVIII, figuraría la presencia de la cofradía de mareantes y que, seguramente, se hallarían guardadas y clasificadas dentro del archivo municipal en algún negociado relacionado con cuestiones de marina, junto con documentos referentes a la cofradía de mareantes. Hechos que bien pudieron empujar a don Pascual a considerar que estos “libros” correspondían a las cuentas de la cofradía. Esta es la hipótesis más factible a juzgar de los datos disponibles y no se puede continuar aceptando la presencia de una cofradía o hermandad institucionalizada en Zarautz antes de 1759, tal como han venido afirmando los historiadores que se han acercado a la historia local de Zarautz sin más apoyatura que las afirmaciones de Madoz. Véase al respecto: SÁNCHEZ, J. - PIQUERO, S.: “El Zarautz tradicional (1492-1840)”, VV.AA.: *Zarautz a través de la Historia*. Zarautz: Ayuntamiento de Zarautz, 1987, pp. 177-181.

433 “...acordaron y determinaron dichos maestros-chalupas y marineros que de aqui adelante por si y en nombre y representacion y en voz y caucion de los demas marineros de esta villa que andan y andubieren en las chalupas a pescar sardina, se imponga para siempre jamas una soldada muda, esto es de cada chalupa se de una soldada tanta como lleva un marinero de cada chalupa de las que andubieren a pesca, y que dicha soldada muda y su importe sea y se emplee en contribuir lo que arbitraren dichos marineros para los voluntarios en dichas levas o para otros efectos...y que la volsa de dicha soldada muda tengan siempre uno de los maestre chalupas que huviere en esta villa y le nombraren dichos maestre chalupas y marineros que son y huviere en adelante, y que el tal nom- // (fol. 380 v.) brado despues de haver cumplido su año de quentas de dicha soldada muda... Y es condicion que todos los marineros, quando fueren a algunos viajes o otros que quisieren por mar en navios haian de dar primeramente antes que salgan a sus viajes cada uno doze reales de vellon al volsero de soldada muda que a la sazón fuese pena de que en defecto, quando volviere el tal marinero que no pagase dichos doze reales se le saque al atal diez ducados por vía de pena combenzional en que consienten todos los otorgantes desde luego para entonces, y que dichos diez ducados que así cada vez se sacaren de pena combenzional, a dichos marineros que faltasen a este acuerdo, se entren tambien en dicha volsa de soldada muda...” (A.H.P.G., 2/3194).

434 Este conflicto culminó con el inicio en septiembre de 1759 -cuatro meses después de la fundación de la Hermandad de Mareantes de Zarautz- de un pleito en el tribunal del Corregimiento obteniendo los de Zarautz una sentencia favorable en 1761. Los de Getaria recurrieron a la Chancillería de Valladolid donde consiguieron que se emitiera en 1763 una Real Ejecutoria que ordenaba la revista del proceso (A.G.G.-G.A.O., CO ECI 3693).

435 A.H.P.G., 2/3196.

A pesar de todo, esta institución, por muy incipiente que fuera, se mostraba ya muy activa en la defensa de los intereses de sus miembros, tal como se hace patente en los dos pleitos que protagonizó en contra de los pescadores de Getaria en 1761 y en 1763. El primero de los pleitos se suscitó tras haber impedido Getaria la libre venta de sardinas a unos pescadores de Zarautz que arribaron a aquel puerto forzados por un temporal. El segundo se inició tras una disputa habida entre los pescadores de ambas villas en torno a la captura de una ballena con su cría⁴³⁶. Era, además, reconocida por las autoridades municipales como la “Cofradía de Mareantes” de la villa. Así, en una lista de marineros remitida por el concejo a la Diputación en 1762 se argumentaba que uno de los que figuraban en ella, Francisco de Amilibia, debía quedar exento de las levas debido a que “...*este no ha navegado todavía en ningun navio, sino que solo ha andado algunas vezes en las chalupas a pesca de sardina, y no mas, y es vezino concejante constituyente de la villa y es ademas maiordomo de la cofradia de mareantes de esta villa...*”⁴³⁷. Efectivamente, una vez más se hace patente la existencia del acuerdo entre las autoridades municipales y los mareantes en el origen de las cofradías de mareantes. De modo que su presencia beneficiaba a ambas partes, hecho claramente evidenciado en Zarautz, cuyo concejo se exoneraba a partir de la fundación de la Hermandad en 1759 de la concesión de gratificaciones a los voluntarios que se alistaban en las levas. Es más, el incremento de la dedicación a la pesca de los marineros de Zarautz y el paralelo proceso de institucionalización de su Hermandad pronto comenzó a rendir nuevos ingresos al municipio. Así, a partir de 1773 a raíz del consecuente aumento de la demanda de cestas, el concejo comenzó a arrendar en exclusiva su aprovisionamiento, lo que constituía una nueva renta para la villa⁴³⁸.

Exponente de la progresiva institucionalización de la Hermandad o Cofradía de Zarautz consta que para 1777 era esta institución, esta vez, en nombre de todo el conjunto de mareantes, la que formalizaba los contratos para la limpieza, saladura y venta de sus capturas con una única persona o “burgesa” encargada al efecto. Con esta acción la Hermandad de Mareantes de Zarautz comenzaba a equipararse a las prácticas que estaban llevando a cabo las restantes centenarias instituciones gremiales del litoral. Prácticas que, además de incidir en la potenciación de la actividad pesquera y en el fomento de los intereses de los marineros-pescadores, desembocaron en la imposición de exclusivas y monopolios por parte de las

436 A.H.P.G., 2/3194; A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3242.

437 A.H.P.G., 2/3197.

438 El inicio de este arrendamiento de la provisión de cestas se produjo a raíz de una petición elevada al concejo por Joseph de Ugarte, cestero de Zumaia, que constituye un buen exponente de los cambios que se experimentaban en Zarautz con el desarrollo pesquero y del gremio de mareantes: “Joseph de Ugarte vecino de la villa de Zumaia de oficio de zestero, con el debido respecto dice que en todos los puertos maritimos de esta provincia y del señorío de Vizcaia se observa la costumbre por la utilidad del gremio de mareantes, poner en publica almoneda por las republicas respectivas el consumo y provision de todas las cestas que se necessitan para beneficiar así la pesca de sardina, como todo lo demas de pescado, obligandose el rematante vajo de escritura a hacer esta provision sin falta alguna y a pagar a las republicas por año alguna cosa, siendo el precio de cesttas lo acostumbrado de dos reales de vellon cada una.

En cuiu atencion desde luego me ofrezco a servir a los mareantes de VS y a proveer del consumo necesario de cestas, al respecto de dos reales vellon cada cestta en los años que fuere VS servido vajo de escritura y en forma, con condicion de que otro ninguno pueda hacer ni vender cestas // (fol. 446, r.) a los mareantes de esta villa durantte la escritura para lo qual ofrezco seis ducados de vellon en cada un año a VS sobre los que puede VS disponer el que se ponga en publica almoneda dicho consumo y que se rematte en quien mas ofreciere a VS de los dichos seis ducados, segun la costunbre de otros puertos; Zarauz y noviembre 7 de 1773...” (A.H.P.G., 2/3216).

Cofradías. Efectivamente, con el nombramiento de una burguesa que se encargaba en exclusiva de la limpieza y preparación del pescado para su transporte, se acababa con la libertad que hasta el momento habían gozado los compradores del pescado de proceder a su limpiado o no y por las personas que ellos desearan. Ello condujo a que en 1777 Matías de Arrillaga, mesonero de Zarautz, demandara a la Hermandad en el tribunal del Corregimiento, pues hasta entonces habían sido los mesoneros, que alojaban a los arrieros que acudían a por pescado, los encargados de su limpieza y preparación para su transporte. Paralelamente, el arriero Joaquín Ignacio de Sasturain impuso otra demanda similar, siendo la sentencia del Corregidor contraria a la continuación de esta práctica por los mareantes⁴³⁹. A este contratiempo se le sumó la denuncia vertida a principios de 1781 por las pescateras de Zarautz, dedicadas a la venta de pescado en Tolosa, de que los mareantes procedían a la venta de todas sus capturas a los arrieros que extraían todo el pescado fuera de la provincia⁴⁴⁰.

El temor a que esta denuncia provocara una intervención de las autoridades de la Provincia que cercenase otra práctica más, tal como sucedió con la sentencia del Corregidor de pocos años antes, debió impulsar a los mareantes de Zarautz a avanzar en la institucionalización de su Hermandad. Hay que tener en cuenta el contexto en que se produjo la denuncia de las pescateras, en un momento en que se extendían por toda la provincia las acciones a favor de la libertad de venta de pescado. Así, en mayo de 1781 los mareantes otorgaron una “escritura de unión”, valedera, en principio, para nueve años, cuyas diez ordenanzas reglamentaban la captura y venta de sardinas, anchoas, besugos y merluzas, estableciendo, a pesar de la sentencia contraria del Corregidor, la figura de una “burguesa” que durante dichos años se encargara de la limpieza, beneficio y venta de sus capturas⁴⁴¹. Mediante esta escritura pública los mareantes de Zarautz consiguieron conferir una apariencia de legalidad a las prácticas monopolistas que venían ejerciendo, con el consentimiento, por supuesto, del concejo de la villa, interesada en el progresivo desarrollo de la pesca en su término. Por fin, en enero de 1782 la junta de la Cofradía o Hermandad de Mareantes de Zarautz, con asistencia del alcalde de la villa, redactó otra “escritura de convenio” que contenía tres nuevas ordenanzas que contemplaban la creación de la figura del “capitán de mar” y regulaba su elección, sus funciones y su retribución⁴⁴². En lo sucesivo, este oficial, equivalente al “señero” de otras cofradías, se encargaría de dirigir desde la atalaya de Santa Cruz las maniobras de entrada y salida de las embarcaciones pesqueras desde el puerto, con lo que quedaban completadas y reglamentadas todas las funciones de la Hermandad de Mareantes de Zarautz. Tal como sucedió con la Hermandad de Mareantes de Deba hasta 1705, eran las necesidades asistenciales y piadosas de los marineros las únicas que no contemplaba la Hermandad de Zarautz. Al igual que en el caso de Deba, también, en Zarautz esas necesidades eran atendidas por una cofradía exclusivamente piadosa, erigida en su parroquia. Era la Cofradía de Veracruz la que se encargaba de dichas funciones y según consta en el primero de sus libros

439 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 4249; CO MCI 4208.

440 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/50.

441 A.H.P.G., 2/3224.

442 A.H.P.G., 2/3225.

de cuentas conservado -iniciado en 1791-, a cambio, todas las chalupas contribuían con media soldada de sus ganancias obtenidas de la pesca⁴⁴³.

También en Pasai Donibane la combinación del desencuentro producido a partir de la creación de la villa de Pasaia entre los intereses del concejo municipal y de los marineros-pescadores, con la necesidad de mejorar la gestión de las levas de marinería condujo al avance en la institucionalización de su cofradía de mareantes. Hasta entonces la institución del concejo-cofradía se mostró muy capaz de defender los intereses de sus vecinos mareantes frente a los abusos de cuño señorial que San Sebastián aplicaba sobre el desarrollo de las actividades marítimas en el puerto de Pasaia, tal como se ha podido comprobar en el capítulo del comercio marítimo. Durante todo el siglo XVII esta institución incidió sobre todo en la defensa de los mareantes dedicados al atoaje. En 1647, en pleno contexto de reactivación de distintas actividades marítimas tras el duro bache de las décadas de los 30 y 40, se instituyó dentro del organigrama del concejo-cofradía de la comunidad de Pasai Donibane la figura del mayordomo que en adelante se encargaría de la recaudación y administración del derecho que cada chalupa dedicada al atoaje debía contribuir a la “bolsa del atoaje”⁴⁴⁴.

Años después, el recién fundado Consulado de San Sebastián, investido de la jurisdicción sobre el atoaje que se desarrollaba en todos los puertos de Gipuzkoa, elaboró entre 1683 y 1685 un reglamento específico para la regulación de esta actividad en los puertos pertenecientes a la jurisdicción de San Sebastián. La imposición de este reglamento que lesionaba la anterior libertad del ejercicio del atoaje, impulsó a los propietarios de chalupas de San Sebastián y de Pasaia a iniciar acciones judiciales a fin de que sus intereses no fuesen lesionados⁴⁴⁵. Con el final de esta disputa se inició el enfrentamiento entre los maestros de chalupa de San Sebastián y los de Pasaia en torno a los atoajes de este último puerto, en donde el reglamento del Consulado no establecía turnos entre las distintas chalupas. El Consulado atendió las demandas de los dueños de chalupas de San Sebastián en perjuicio de sus homólogos vecinos de las aldeas de Pasai San Pedro y Pasai Donibane, de manera que los enfrentamientos entre las partes implicadas perduraron durante muchos años. Estos conflictos rompieron incluso la cohesión interna de los mareantes de Pasai Donibane, de manera que algunos de ellos llegaron a negarse a la entrega de los derechos que debían a la “bolsa del atoaje”. En 1698 el concejo-cofradía de esta comunidad se vio precisado a establecer un reglamento interno del atoaje, estableciendo entre sus miembros un procedimiento equitativo de reparto del trabajo y de los beneficios⁴⁴⁶. Por fin, en 1703 interesadas todas las partes implicadas en que concluyeran los enfrentamientos, se avinieron todos a alcanzar un acuerdo. A tal fin a principios de dicho año se reunieron los representantes de los mareantes de Pasai Donibane con los del Consulado⁴⁴⁷.

443 A.H.D.S.S., Libro de la Cofradía de Veracruz de Zarauz, 1791-1913.

444 A.M.P., C, 2, I, 2, 1.

445 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1684.

446 A.M.P., E, 6, III, 1, 1.

447 A.H.P.G., 3/2458.

Aunque se desconocen los contenidos del acuerdo, éste debió de alcanzarse, pues en lo sucesivo concluyeron los enfrentamientos en torno al ataje en el puerto de Pasaia. Puede que parte del acuerdo alcanzado con el Consulado contemplase la mitigación de algunos de los abusos señoriales que el concejo de San Sebastián venía aplicando desde la redacción de las ordenanzas municipales en el siglo XV, en grave perjuicio del desarrollo de la actividad pesquera en Pasaia. Parece que fue suprimida la obligatoriedad del traslado de las capturas de pescado de los vecinos de Pasaia a la calle de la Pescadería de San Sebastián, donde debía ser vendida en exclusiva. Efectivamente, en junio de 1703 los mareantes de Pasai Donibane redactaron, por primera vez en su historia, un reglamento de venta de sus capturas, sin que estuviesen obligados a llevarlas a San Sebastián para su venta y beneficio. Es posible que las autoridades de San Sebastián, cuyos intereses estaban indisociablemente unidos a los del Consulado, aceptaran la eliminación de este abuso a cambio de que los mareantes de Pasaia definitivamente se redujesen al cumplimiento del reglamento de atajes del Consulado, aunque la documentación consultada no aporta datos concluyentes al respecto. El reglamento de pesca de 1703, valedero en principio para ocho años, contenía tan sólo dos ordenanzas: la primera regulaba el procedimiento que en adelante se debía aplicar para establecer el precio del pescado que los pescadores aportasen y la segunda mandaba que todas las capturas de los mareantes se vendiesen en conjunto, según ese precio⁴⁴⁸.

Sería a mediados del siglo XVIII cuando se suscitaron las primeras diferencias entre los

448 En los registros de los protocolos notariales de Errenteria del año 1703 se conservan dos escrituras consecutivas de estas ordenanzas. El contenido de ambas escrituras es idéntica y tan sólo se diferencian en la redacción, siendo la expresión utilizada por el escribano en la segunda de las escrituras mucho más clara e inteligible: “En el lugar del Passaxe, jurisdiccion de la ciudad de Fuenterravia a dies y siete de junio del año de mil setecientos y tres, ante mi el escrivano y testigos ynfrascritos, parecieron presentes, Basilio de Noblessia, Juan Martin de Artiga, Antonio abad, Raymundo Abad, Andres Perez, Salvador de Escurechea, Juan Bauptista Esperaindeo, Juan Bernardo Candarias, Pedro de Aranzatte, Felix de Chiprez, Francisco Juanes todos vecinos y maestros de chalupas de este lugar; Y dixeron, que por hevtar los yncombinientes que se han experimentado en orden a la forma y precios de beneficiar todo genero de pezcado de pesso, como son bessugos, atunes, congrio y merluza, sin perjuicio de ninguno de los comparecientes y sus compañeros, reciprocamente estan ajustados y combenidos de una hermandad y concordia, en que desde la fecha de esta escritura en adelante por tiempo de ocho años se hayan de observar y guardar los capitulos siguientes:

Que las dos primeras chalupas que de buelta de la pezca llegaren a este lugar hayan de ajustar sus maestros el precio o precios en que cada genero de dichos pezcados se hubiesen de bender a los arrieros o perssonas que biniesen a comprar por mayor, por arroas o quintales, en nombre de todos los demas maestros // (fol. 77 r.) de chalupas y sus compañeros, cotidianamente, y esto sea y se entienda alternando conforme arribaren de buelta de dicha pezca, y que al mismo precio en que los tales maestros primero y segundo se ajustaren (con los compradores) hayan de estar y passar todos los demas maestros y compañeros que desusso van nombrados, reciprocamente, sin que ninguno de ellos por pretexto alguno, pueda alterar el tal precio o precios que en la forma dicha ajustaren los dos primeros que arribaren a este dicho lugar, pena de cien reales de plata a cada uno que contrabiniere o diere motivo contra esta concordia y hermandad, aplicados desde aora para quando llegase el casso para la Cofradia del Santissimo Sacramento que esta fundada en la yglesia parroquial San Juan de la Rivera de este dicho lugar.

Que la cantidad de arroas, quintales, o cargas de dichos generos de pezcados que en cada vez se bendieren o ajustaren dichos dos maestros de chalupas, que como dicho es arribaren cotidianamente, se hayan de beneficiar al precio en que los tales lo ajustaren yualmente, tanto para una chalupa como para otra; y si sobrare alguna porsion o porsiones de dichos pezcados por bender se ajustare su precio haviendo comprador el dia siguiente por los dos maestros que aquel dia arribaren primero de buelta de dicha pezca, y en defecto dara cobro cada qual a su pezcado.

Con las cuales dichas calidades y condiziones todas // (fol. 77 v.) las dichas partes, por lo que a cada uno le toca a la subsistencia de esta escritura y sus capitulos, obligaron reciprocamente sus personas y bienes havidos y por haver...” (A.H.P.G., 3/2458).

marineros y el concejo-cofradía de la comunidad de Pasai Donibane, que como se acaba de comprobar desde siglos atrás venía ejerciendo las funciones propias de una cofradía de mareantes y las de un concejo de aldea o comunidad de vecinos. Exponente de que para estas fechas la citada institución se regía ya por otros intereses distintos a los específicamente pertenecientes a los marineros-pescadores, a la petición efectuada en 1762 al concejo-cofradía por varios marineros de que se convocase una junta de maestros de chalupa y marineros para establecer una contribución de media soldada destinada a conceder una retribución a los marineros que debían servir en la Armada, sus cargos electos respondieron que “...no ha lugar a la proposición que por el se haze por aora...a causa de ser en perjuicio de este dicho noble lugar...”⁴⁴⁹.

Efectivamente, pocos años después, en 1770, se erigió la villa de Pasaia. El recién creado concejo municipal era el heredero directo del concejo de la comunidad de Pasai Donibane, aldea que se convirtió en cabecera del nuevo municipio, con lo que se consumó la separación entre los intereses del concejo, elevado ahora a categoría de municipal, y los de los mareantes. Así, en 1800 los mareantes de Pasaia elevaron un memorial a su mayordomo-alcalde de la villa solicitando diversas medidas que suponían la separación de ambas instituciones, que fue aceptada por el regimiento de la villa⁴⁵⁰. Consecuentemente, el día dos de marzo de 1800 se materializó la separación de ambas instituciones y la fundación de la Cofradía de Mareantes de Santo Cristo de Bonanza, mediante la redacción de las ordenanzas por las que, en lo sucesivo, se regiría. Eran un conjunto de seis artículos que regulaban los procedimientos de control y ejecución de las cuentas de la Cofradía, mediante el nombramiento de oficiales encargados de ello (Ordenanzas nº 1 y 2), definía sus funciones religiosas y asistenciales en beneficio de sus miembros y embarcaciones propiedad de los cofrades, que precisaran de ayuda (Ordenanzas nº 3, 4 y 5), y obligaba a sus miembros a continuar pagando las contribuciones acostumbradas (Ordenanza nº 6)⁴⁵¹.

449 A.M.P., E, 6, III, 1, 1.

450 “Señor alcalde y mayordomo actual de la Cofradía de Mareantes de esta noble y leal villa del Pasage, don Juan Baupista de Arizabalo.

Los infraescritos, que son hermanos de dicha cofradía, por sí y en nombre de todos los demas que componen la Hermandad, como a su mayordomo, les ha parecido conducente como lo hacen, exponer a VS con la debida urbana atencion, lo primero, que las cuentas añales, relativas a los fondos de la cittada cofradía, se presenten para su aprobacion en determinado dia, ante VS como tal mayordomo, en ayuntamiento particular de esta expresada villa y asistencia de todos los yndividuos de la cittada cofradía, a fin de que se instruian, como interesados, de la distribución y existencia de los caudales de ella, y no como hasta aqui a una con las cuentas generales de la enunciada villa en solo su ayuntamiento tambien general, por ser aquellas cuentas de ramo distinto y separado del de Propios y arvitrios de la misma villa. Lo segundo, hacen a VS presente que por el bien y utilidad de la nominada cofradía combiene que el recudador o depositario sea nombrado por la prevenida Hermandad, con acuerdo de VS y del propio ayuntamiento particular, por que siendo yndividuo de ella dicho depositario no cave duda que como interesado celará mejor que otro que no fuere en punto a la cobranza de los atoages, llebando para el efecto la correspondiente puntual y exacta anotacion del ingreso y salida de todas las embarcaciones que regresaren a este puerto, teniendo por lo mismo presentes los correspondientes a cada lancha y si los dueños de esttas no acudiesen a tiempo a entregarle la ganancia las obligara a pagar quejandose a VS y finalmente, que a imitacion de los demas puertos maritimos, donde hay iguales cofradías, desean celebrar añalmente con el mismo acuerdo de // (fol. 1º r.) VS una funcion de misa solemne, señalando dia y patron para ello...” (A.M.P., E, 6, III, 1, 1).

451 A.M.P., E, 6, III, 1, 1.

Este mismo año de 1800, como se ha mencionado en diversas ocasiones, se procedió a la fundación de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Errenteria. A fin de granjear alguna ocupación al cada vez más extenso conjunto de marineros desempleados de la villa y en aplicación de las ideas planteadas en 1790 por el Consulado de San Sebastián en su reglamento para el fomento de la pesca de bajura⁴⁵², también, el concejo de Errenteria se propuso a reactivar el sector pesquero de la villa. En 1798 con el producto obtenido de la venta de varios bienes de la parroquia adquirió tres lanchas de altura y dos lanchas sardineras, construyó una casa lonja con su peso y demás instalaciones necesarias para la venta del pescado, almacenamiento de los pertrechos y vivienda de los maestros de las tres lanchas mayores, acondicionó el puerto instalando una nueva rampa de atraque y amarres para las embarcaciones, dragó y encauzó mediante estacas de roble⁴⁵³ el canal que comunicaba el puerto con la bahía y abrió nuevos caminos para facilitar el acceso de los arrieros a la lonja⁴⁵⁴. Pero el concejo consideraba que, de acuerdo con las apreciaciones del Consulado, para el definitivo fomento de la actividad pesquera, a fin de que sirviera de eficaz instrumento para reactivar la abatida economía marítima del municipio por medio de la ocupación de los numerosos marineros desempleados, sería “...*indispensable la obserbancia puntual de algun reglamento...*”⁴⁵⁵; es decir, el establecimiento de una Cofradía, que, al tiempo que defendía sus intereses, contribuyese a reglamentar las actividades de los mareantes. Las ordenanzas, redactadas en 1799, fueron remitidas a la Corte a fin de obtener la sanción real, formalismo conseguido en 1800. Eran un conjunto de 19 ordenanzas que, además de cuestiones piadosas y asistenciales (Ordenanzas nº 1, 2 y 16), fijaban las funciones y deberes de los tripulantes de las lanchas (Ordenanzas nº 3, 4 y 5), de sus administradores (Ordenanzas nº 8 y 9), del arrendador de la casa lonja (ordenanzas nº 10, 11 y 12), y regulaban la venta del pescado (Ordenanza nº 6, 7, 13, 14 y 15), las contribuciones a la Cofradía (Ordenanza nº 17), las ganancias correspondientes a la parroquia (Ordenanza nº 18) y las artes de pesca a utilizar (Ordenanza nº 19)⁴⁵⁶.

En lo que respecta al creciente peso de las cofradías en la reactivación y dinamización de las actividades marítimas, a consecuencia de su intervención en la dirección de todas las actividades relacionadas con la actividad pesquera, desde la captura de pescado, hasta su manipulación y venta, pronto comenzaron a rozar el monopolio y la exclusiva de su ejercicio, además, pretendida por sus miembros. Esta presunción surgió a mediados del siglo XVIII de la conjunción, por una parte, de la evidencia de que, por aquel entonces, eran las cofradías las únicas instituciones empeñadas en sostener la actividad pesquera y, por otra, de los contenidos de las Ordenanzas de Marina de 1751, que otorgaban a los marineros matriculados el privilegio exclusivo del ejercicio de la pesca. En Gipuzkoa los miembros de las cofradías

452 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/109.

453 En un control arqueológico realizado en 2003 han aparecido restos de este estacado. Véase: SUSPERREGI, I.: “Herriko kaiaren aztarnak”, *Lau haizetara*, 96 (2003), p. 13.

454 A.M.R., E, 4, I, 1, 1.

455 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/130.

456 A.M.R., E, 6, 1, 5.

de mareantes pronto entendieron que ese privilegio les pertenecía, a pesar de que los Fueros reconociesen la libertad de pesca a todos los guipuzcoanos. Como se viene señalando, este proceso de ampliación de las facultades de todo tipo de las cofradías de mareantes fue el resultado de la conjunción, acaecida a mediados del siglo XVIII, de dos conjuntos de intereses. Por una parte, los de los pescadores, quienes a falta de otros recursos monetarios de origen privado, necesarios para financiar los gastos de funcionamiento de la actividad pesquera y de la conservera, procedieron a tal efecto a valerse de sus instituciones gremiales. Por otra, los de las autoridades municipales, que, a fin de potenciar el papel de las cofradías en la administración de las levas de marinería, con lo que conseguían evitar esa engorrosa tarea, fomentaron el incremento de las facultades exclusivas de las cofradías en materia de pesca.

En lo concerniente a la capitalización de la actividad pesquera, la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Mutriku, por ejemplo, comenzó a elaborar por su cuenta los escabeches de atún y besugo capturados por sus miembros, para lo que en 1755 obtuvo un préstamo de 220 pesos. La Cofradía pronto se transformó en la única empresa conservera de la villa, de manera que, para absorber las crecientes capturas de su cada vez más abultado número de hermanos dedicados a la pesca, se vio precisada en 1765 a adquirir la casa de *Mecetacoa*, ubicada en el puerto. Para 1782 las instalaciones de la lonja de *Mecetacoa* resultaban ya insuficientes para absorber la creciente producción escabechera, procediendo a adquirir por permuta otra casa contigua a la lonja, propiedad del concejo, para cuyas obras de acondicionamiento obtuvo un censo de 11.000 reales⁴⁵⁷. En lo sucesivo, sería la Cofradía de San Pedro la que monopolizaría, de hecho, la producción escabechera de Mutriku, pues era la única entidad dotada de todas las instalaciones y utillaje precisos, que eran anualmente arrendados a un escabechero⁴⁵⁸. Un poco antes se ha mencionado el caso de Zarautz en que para 1777 la recién instituida Hermandad de Mareantes comenzó a contratar “burgesas” o personas encargadas en exclusiva de la limpieza, conservación y comercialización de las capturas de sus miembros, especialmente de sardina⁴⁵⁹. Constituyó, de hecho, la imposición de un monopolio en beneficio de la Hermandad que consecuentemente generó la oposición de los compradores del pescado, como arriba se ha analizado⁴⁶⁰.

En lo relativo al fomento por las autoridades municipales de la exclusividad pesquera de las cofradías, en 1756, en aplicación del contenido de las Ordenanzas de Marina, los representantes de las localidades del litoral solicitaron a la Provincia que no se permitiese el ejercicio de la pesca a quienes no estuviesen asentados en las listas de marineros de alguna cofradía⁴⁶¹. El objetivo de esta petición consistía en fomentar el alistamiento en las cofradías del gran número de campesinos que se dedicaban a la pesca del litoral a fin de obtener

457 A.H.P.G., 1/2718; 1/2728; 1/2753. / A.M.M., Leg. 140.

458 A.M.M., Libro 78 (1798-1853).

459 A.H.P.G., 2/3196.

460 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 4249; CO MCI 4208.

461 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/81.

ingresos complementarios. Pero, al no ser miembros de las cofradías de mareantes, estaban exentos de sus sorteos lo que, poco a poco, generó la oposición de las autoridades municipales y de los pescadores propiamente dichos a que estos labradores continuaran disfrutando de los beneficios de la pesca, merced al contenido de los Fueros, sin cumplir en contrapartida con los deberes del servicio en la Armada. El principal escenario de este conflicto fue San Sebastián, especialmente afectada por el aumento del desempleo de su marinería, que, de manera irremediable, se veía abocada a dedicarse a la actividad pesquera. De los intentos iniciales emprendidos por las autoridades concejiles y de la Cofradía de San Pedro por someter a las levas de marinería a los numerosos campesinos y jornaleros, llamados podavines, empleados en la pesca⁴⁶², se pasó hacia fines del siglo XVIII a que los miembros de la Cofradía de Mareantes de San Pedro pretendieran la imposición de su exclusiva de pesca⁴⁶³.

Este proceso de acaparamiento de facultades de toda índole por las cofradías generó fuertes enfrentamientos de intereses durante las décadas finales del siglo XVIII entre los pescadores, por un lado, que en nombre de la “libertad” pretendían ampliar su disfrute, en exclusiva, de los beneficios derivados de la captura y venta del pescado, y las autoridades concejiles, por otro, que trataron de moderar estas apetencias, que hacían peligrar el abastecimiento de pescado de sus vecindarios o la pervivencia de los monopolios pesqueros municipales. Los casos de enfrentamientos, ya descritos en el capítulo correspondiente a la pesca, fueron muy numerosos, como, por ejemplo, las acciones emprendidas por el concejo de Deba en 1765 en contra de la pretensión de la Cofradía de Mareantes de las Benditas Ánimas del Purgatorio de regular la navegación y naufragios de la embocadura del puerto, o en 1769 por negarse la Cofradía a surtir de pescado a bajo precio a las pescateras que después se dedicaban a su reventa al por menor⁴⁶⁴; las acciones emprendidas en 1781 por las pescateras de Zarautz por el mismo motivo contra la Hermandad de Mareantes de la villa⁴⁶⁵; las sucedidas en Hondarribia que llevó al concejo ese mismo año a imponer tasas a la venta del pescado fresco⁴⁶⁶ y, posteriormente, impuso otras limitaciones a la libre comercialización del pescado en beneficio del abastecimiento de la ciudad y de sus rentas, que desembocaron en el estallido de una algarada en 1799⁴⁶⁷; o las emprendidas en 1777 por la Cofradía de Mareantes de Orio a favor de la libertad de pesca en la ría, en contra del monopolio pesquero impuesto por el concejo en dicho espacio⁴⁶⁸, etc. En este contexto se emitieron los decretos provinciales de 1783 y 1784 que mandaban la liberalización de los mercados de venta de pescado de la provincia. Tras su confirmación real en 1787 constituyeron la base legislativa para el

462 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (1 y 2).

463 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 5,1; JD AJI, Impresos 15,4.

464 A.M.D., Libro VI.

465 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/50.

466 A.M.F., E, 6, III, 1, 2.

467 A.M.F., E, 6, IV, 2, 1.

468 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 4206.

surgimiento de algunas iniciativas empresariales desarrolladas al margen de las cofradías, tal como se ha podido comprobar a lo largo de esta investigación⁴⁶⁹.

El incremento de las facultades y del poder de las cofradías de mareantes tuvo su reflejo también en el incremento de las desigualdades entre sus miembros, entre la gran masa de pescadores comunes y los propietarios de las embarcaciones de pesca que acaparaban los cargos de gobierno de las cofradías, aplicaban políticas de gestión económica y de contratación de pescadores favorables a sus intereses y, al mismo tiempo, estaban exentos de los servicios de marinería. Las acciones de las cofradías en pos de la “libertad” de sus miembros para disfrutar plenamente de la pesca y de la venta del pescado, en contra de las limitaciones y exclusivas impuestas por los concejos, contribuyó a fomentar entre los pescadores comunes cierto sentimiento “libertario” e igualitarista, que se manifestó en el estallido de algunas acciones contestatarias dentro de las cofradías en contra del dominio ejercido por los propietarios de las embarcaciones. Además de la citada algarada de 1799, los pescadores comunes de Hondarribia en 1790 impusieron por mayoría un acuerdo consistente en aumentar la soldada que la Cofradía concedía a los marineros seleccionados en los sorteos de marinería con destino a la levas para la Armada, al que se oponían los cargos de la Cofradía. Acuerdo que, gozando del beneplácito del alcalde de la ciudad, obligó a la Cofradía a solicitar en la Caja de Caminos de la Provincia un préstamo de 1.500 pesos, con un interés del 13%, destinado a cubrir las citadas soldadas de los marineros alistados. Pero el Mayordomo Mayor de la Cofradía, disconforme con este endeudamiento, impuso una demanda en contra del acuerdo en el tribunal del Corregimiento, aunque el curso de los acontecimientos fue contrario a sus intereses⁴⁷⁰.

8.2.4. Otras cofradías de gremios o profesiones estrechamente vinculados con las actividades marítimas

A lo largo de esta investigación, en muchas ocasiones, se ha hecho referencia a diversos gremios o profesionales de otros oficios relacionados con las actividades marítimas, desde los nada especializados labradores y jornaleros o podavines, dedicados a la pesca y a todo tipo de labores de estiba y de acarreo en los puertos o de peón de construcción en los astilleros, hasta oficios de alta cualificación y especialización, muchos de ellos relacionados con actividades como la construcción naval, caso de los carpinteros, calafates, toneleros, cordeleros, canteros..., las pesquerías transoceánicas, caso de los médicos y barberos, etc. La progresiva concentración de las principales actividades marítimas en los puertos pertenecientes a la jurisdicción de San Sebastián fue un motivo de primer orden para explicar el mayor crecimiento de su vecindario que en el resto de las villas del litoral y, consecuentemente, también, de profesionales que ejercían todo tipo de oficios con escasa implantación en otras localidades de menores dimensiones. Además, este mismo desarrollo económico y amplia disposición de mano de obra y de profesionales de diversos oficios existente en San Sebastián motivó que su élite económica y gubernativa, a fin de potenciar sus intereses, emprendiera la aplicación de diversas medidas legislativas y de prácticas económicas que repercutían

469 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/54; JD AJI Impresos 5,7. / A.M.P., E, 6, III, 1, 1.

470 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 4627.

negativamente sobre los intereses de los citados profesionales. Este fue el motivo por el que a lo largo de la Edad Moderna, en coyunturas concretas, las agrupaciones de distintos gremios emprendieron sus respectivos procesos de institucionalización que dieron como resultado la creación de diversas cofradías profesionales. Hay noticias de la existencia de cofradías institucionalizadas de plateros, sastres, etc., en San Sebastián, aunque, obviamente, en esta investigación únicamente se hará referencia a aquellas relacionadas con las actividades marítimas. Hay que advertir que las noticias que se disponen de algunas de ellas son muy limitadas, como las correspondientes al gremio de los cordeleros de San Sebastián cuyas ordenanzas, que entre otras regulaban la elaboración de la cordelería necesaria para las embarcaciones, fueron confirmadas por el rey en 1561⁴⁷¹.

El problema al que se enfrentaban quienes eventualmente se empleaban en actividades marítimas, pero que no eran marineros o pescadores propiamente dichos, era que al no ser miembros de la Cofradía de Mareantes de San Pedro, esta institución no amparaba sus intereses o las autoridades pertinentes no consideraban que les correspondiese hacerlo llegado el caso. En otras localidades se comprueba que muchos calafates, carpinteros, etc. eran miembros de sus respectivas cofradías de mareantes. Tanto es así que, en ocasiones, las propias cofradías de mareantes regularon la intervención de estas personas en actividades específicas, como es el caso de la Cofradía de Mareantes de Hondarribia, que en 1571 elaboró un reglamento de pesca de sardina que regulaba, también, las capturas de cebo efectuadas por los labradores⁴⁷². En San Sebastián, los labradores y jornaleros agrícolas, agrupados bajo la denominación de podavines alcanzaron en 1509 la confirmación real de las ordenanzas de su Cofradía de Santiago de los Podavines, en el mismo contexto de reacción frente a las ordenanzas municipales en que se erigieron las ya estudiadas cofradías de San Pedro y de Santa Catalina. Aunque, en este caso los conflictos con el concejo en torno a la tasación de los jornales se extendieron hasta 1568⁴⁷³. Sus ordenanzas regulaban la participación de los podavines en la actividad pesquera, de manera que la ordenanza nº 7 permitía el ejercicio en la pesca del litoral a los podavines que estuviesen contratados para determinadas labores agrícolas, aunque en tal caso les prohibía embarcarse en expediciones de pesquerías transoceánicas⁴⁷⁴. Aunque no se recogía en estas ordenanzas, consta que participaban, también, de manera habitual en trabajos de peón relacionados con la carpintería de ribera en tareas como el carenado, calafateo y aparejado de buques, o en labores portuarias de estiba y lastrado de embarcaciones, etc.⁴⁷⁵.

471 BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., p. 116.

472 A.M.F., E, 7, I, 30, 10.

473 ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "El proceso de institucionalización de las cofradías...", op. cit.; ARAGÓN RUANO, A.: "Los Podavines...", op. cit., pp. 7-38.

474 "7º Que ninguno de los podavines matriculados puedan enviar a ninguno de sus criados en viajes por mar ni a Irlanda ni al gran Cante, y si unicamente a pescar en pinaza, ni le puedan poner en otro oficio extraño al de podavin o cavador durante el tiempo de su alquiler." (A.G.G.-G.A.O., SM ISM, SS 43-2).

475 A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Zarandona y Balboa, Fenecidos, C. 746-3 / A.G.G.-G.A.O., CO ECI 2447.

A pesar de este ejercicio en actividades marítimas, tal como se viene manifestando, la Cofradía de Mareantes de San Pedro de San Sebastián no servía adecuadamente como instrumento de expresión de sus demandas ni de defensa de sus intereses. Este desamparo se pone de manifiesto en hechos como el sucedido en 1643 en el que los piratas berberiscos apresaron el navío de Juan de Eguzquiza en cuya tripulación había 22 vecinos de San Sebastián. En esta ciudad existía una “bolsa” para la redención de cautivos a la que contribuían todos los hermanos de la Cofradía de Mareantes de San Pedro. Estos cofrades decidieron emplear 1.200 reales de plata para la redención de dos cautivos en Berbería, y otros 1.200 reales para otros dos cautivos en Argel. Pero Tomás González de Rebolledo, depositario de dicha bolsa, se negó a la entrega de las cantidades, debido a que los apresados no eran marineros, sino de otros oficios como podavines⁴⁷⁶. Los marineros de la Cofradía de San Pedro le impusieron una demanda ante el Corregidor, quien sentenció en contra del depositario de los dineros. Es más, a partir de mediados del siglo XVII fue en progresivo incremento la presión de las levas de marinería sobre los podavines, ya que, gozando de exenciones, los marineros más cualificados, empleados en las principales actividades marítimas como las pesquerías transoceánicas, eran los menos cualificados, que permanecían al margen de las exenciones, los más afectados por las levas.

En estas circunstancias la Cofradía de Santiago de los Podavines se manifestó como un eficaz instrumento para amparar los intereses de sus miembros, incluyendo en el convenio firmado en 1655 con el concejo de San Sebastián para la explotación forestal de los Montes Francos del Urumea, la condición de que sus miembros fuesen exentos del servicio en la Armada. A pesar de no alcanzarse nunca la confirmación real de esta exención, el acuerdo entre ambas partes se respetó hasta 1726, fecha en la que la ciudad trató de alistar a algunos podavines. Con todo, en los años posteriores no se produjo innovación alguna hasta las décadas finales del siglo XVIII cuando la presión ejercida por los marineros sometidos a las levas y por los armadores e inversores en las principales actividades navales, que no querían prescindir de la mano de obra más cualificada, condujeron a la ciudad a reanudar los intentos de alistamiento de podavines para la Armada, conjurados merced a la acción de la Cofradía de Santiago de los Podavines, tal como sucedió en 1778⁴⁷⁷. Estos intentos de aplicación de las

476 El depositario argüía en contra de la entrega de las cantidades pues “...excluyendo de este beneficio a todos los demas hermanos de otro qualquiera oficio y exercicio por que no contribuyen como los dichos marineros. Lo otro entre los dichos veynte y dos hombres captivos ay [no solo] marineros sino toneleros, podaguines y de otros oficios y a dichos no se debe aplicar cosa alguna de la dicha hermandad...” (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 492).

477 “... Los maiordomos, diputados y maior parte de los individuos de la Cofradia del Glorioso Apostol San Thiago de los Podavines de la ciudad de San Sevastian puestos a la obediencia y devida sumision a VS exponen que por testimonio de Martin de Eguia el 15 de Diziembre de 1655 se celebrou ciertta transaccion y concordia con dicha ciudad por la que adquirio la posesion propiedad y uso del despojo y aprobecamiento de cortes y saca de leña y maderamen en el valle y therritorio del Monte Franco de Urumea, del therritorio de dicha ciudad, pero en su recompensa no logro de la piedad de Su Magestad la xempcion de los suplicanttes ni de otros yndividuos de aquel tiempo ni posterior del sorteo de marineros, a que se obligo por dicha transaccion. Y en esta conformidad an estado en puntual observancia asta el de 1726 en el que esperimentaron novedad algunos de los constituyentes de esta cofradia que los incluyeron en la lista y matricula de marineros que se sortearon, a cuia resulta por consulta del lizenziado don Anttonio de Eugui conspiro dicha ciudad para lo venidero, como consta en varios documenttos y papeles simples que tienen los suplicantes, evitar que los yndividuos de ellos fuesen compresos... Y siendo todo lo relacionado cierto y que ninguno de los individuos estan alistados y comprehendidos en la Matricula de dichos marineros, succedio que en la suerte de ella acontecida aora dos años entraron en dicha suerte; y aunque al presentte inttentto don Domingo Santos de Yrulegui maiordomo de la Cofradia de San Pedro de dicha ciudad incluirlos se resistieron exponiendo humildemente

levas sobre los podavines se enmarcan dentro de las disputas que se suscitaron a partir de la promulgación de las Ordenanzas de Marina de 1751, que, como en varias ocasiones se ha hecho mención, concedían a los marineros matriculados el privilegio del exclusivo ejercicio de la pesca. Ello condujo a los marineros-pescadores alistados en las cofradías de mareantes y constantemente sometidos a las levadas a intentar que los “meros pescadores” o labradores eventualmente dedicados a la pesca fuesen también sometidos a las levadas o de lo contrario se les prohibiese el libre ejercicio de la pesca, que los Fueros reconocían a todos los guipuzcoanos. Las levadas de marinería llegaron a su máximo en el contexto de las frecuentes guerras de las décadas finales del siglo XVIII, de manera que los “...*podaguines, ò meros pescadores...*”, progresivamente, fueron copando las labores de pesca y ataje en perjuicio de los marineros-pescadores, sometidos a continuos alistamientos. Esta situación llevó a los pescadores-marineros de San Sebastián a solicitar en 1795 que se les reconociese su exclusivo privilegio de pesca y ataje, a fin de evitar que acabaran siendo sustituidos por los podavines o “meros pescadores”, es decir, por labradores eventualmente dedicados a estas tareas marítimas. Petición que fue rechazada por las Juntas Generales celebradas aquel año en Zestoa⁴⁷⁸. Llama la atención que fueran los pescadores de San Sebastián quienes encabezaron esta oposición, prueba inequívoca de que era en esta ciudad donde mayores dificultades había para completar las levadas de marinería con labradores dedicados a la pesca, ya que gozaban del apoyo de la Cofradía de Santiago de los Podavines, con ordenanzas confirmadas por el rey, que aseguraba la exención de sus miembros para el servicio en la Armada.

El éxito de la Cofradía de Santiago de los Podavines en la defensa de los intereses de los labradores de San Sebastián no pasó desapercibido entre sus colegas de otras localidades del litoral como es el caso de Getaria. Esta villa se hallaba ubicada –tal como sucede hoy día– en la principal comarca vinícola de Gipuzkoa y disponía de un excelente puerto, indispensable para el desarrollo de la pesca del litoral, lo que debió generar una destacada presencia de labradores y jornaleros agrícolas que eventualmente se dedicaban a la actividad pesquera. Fue al poco de la promulgación de las Ordenanzas de Marina cuando la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Getaria comenzó a intentar incluir en las levadas a los labradores que se dedicaban a tareas marítimas sin que fueran miembros de su congregación. En verano de 1754, la Cofradía de San Pedro incluyó en las listas de marineros a quienes, también, ejercían alguna actividad marítima de forma eventual. En el sorteo que a continuación se realizó para cumplimentar una leva de marineros Antonio de Larrañaga, labrador, inquilino del caserío Usoategui, tuvo la “suerte” de ser designado para servir en la Armada. Además, Martín de Ostolaza y José de Oviden, de oficio carpinteros, fueron obligados a contribuir la soldada que debían los marineros que no resultaban seleccionados en los sorteos. Al tiempo que estos tres iniciaban un pleito en contra de la Cofradía de Mareantes ante el alcalde de la villa, el día 18 de agosto los labradores de Getaria celebraron una reunión para discutir las medidas que debían adoptar para defender sus intereses frente a la acción de las autoridades y de los mareantes de la villa. La principal medida adoptada fue la creación de la Cofradía de San Isidro para cuyo gobierno redactaron diversas ordenanzas que no se han podido localizar.

las causas y mottibos que les asistia para no ser comprendidos...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/92 (2)).

478 A.G.G.-G.A.O., JD AJI, Impresos 15,4.

Poco después, en setiembre de 1754, la Cofradía de Mareantes de San Pedro inició una demanda de apelación en el tribunal del Corregimiento contra estos tres sujetos que se negaban a cumplir con el resultado del sorteo. Ello indujo a que a principios de octubre se celebrara una reunión de vecinos no mareantes de Getaria, la mayoría vecinos del barrio rural de Askizu, al que fueron, también, convocados los miembros de la recién erigida Cofradía de San Isidro. Los asistentes a esta reunión decidieron otorgar su apoyo, únicamente, a los dos carpinteros encausados, sin que se hiciera mención alguna al labrador alistado⁴⁷⁹. Fue una especie de encerrona urdida para manipular el descontento de los pequeños labradores y jornaleros de la villa a fin de que sumaran su apoyo en defensa tan sólo de los dos carpinteros. Síntoma del escaso nivel cultural y la consecuente facilidad de la manipulación de sus voluntades, los labradores asistentes a esta reunión apoyaron sin rechistar el poder dado en apoyo de los dos carpinteros que dejaba al margen al labrador alistado. Ello motivó que poco después, a fines de octubre, enterados del contenido del citado poder, los miembros de la Cofradía de San Isidro celebraran una junta en la que, además de denunciar la manipulación de que fueron objeto, se otorgó, en consecuencia, otro poder retirando su apoyo a ambos carpinteros en la demanda que se seguía contra ellos en el Corregimiento⁴⁸⁰. En suma, una

479 “Poder de los de Asquizu. 6 de octubre de 1754. Por esta carta Domingo de Torre y Mugica, Joseph Anttonio de Iraramendi, Gregorio de Sorasu, Juan Asencio de Uranga, Joseph de Ostolaza, Thiburcio de Iturzaeta, Domingo de Larrañaga, Antonio de Illaramendi, Agustin de Aristi, Ignacio de Oliden, Juan de Olascoaga, Martin de Urain, Juan Anttonio de Aizpuru, Anttonio de Zubizarreta, Joseph de Echagaray, Manuel de Larrañaga, Miguel de Larrañaga, Agustin de Zumeta, Ignacio de Zavala, Juan de Aizpuru, Juan Miguel de Zumeta, Martin de Isasti, Miguel de Garate, Pedro de Eznal, Juan de Aristi, Juan de Bonechea Aldazaval, Anttonio de Ulacia, Ignacio de Juaristi, Marcos de Ostolaza, Pedro Ignacio de Larrañaga, Joseph de Argoain, todos vezinos de la villa de Guetaria, dezimos que por el señor alcalde ordinario de ella don Juan Bautista de Bonechea, les ha tenido pressos en la carcel publica de esta dicha villa a Martin de Ostolaza y Joseph de Oliden vezinos de ella por quanto se escusan y se han escussado a pagar y contribuir la marineria de dicha villa de la leva ultima, cuiu escusa de paga y contribucion ha sido por causa de que dichos Martin de Ostolaza y Joseph de Oliden no son marineros ni han sido comprehendidos en las listas de marineria que dicha villa ha embiado a las Juntas Generales de estos ultimos años que ha celebrado este Mui Noble y Mui Leal Provincia de Guipuzcoa y que mediante ello la Diputacion de dicha Provincia les libro en for- // (fol. 396 r.) ma de dicha marineria. Y dichos Martin de Ostolaza y Joseph de Oliden han interpuesto apelacion de los injustos procedimientos de la justicia ordinaria de esta villa y se han llevado los autos al correximiento en apelacion, en donde se sigue la caussa a instancia de los maiordomos de la Cofradia de San Pedro contra los dichos Martin de Ostolaza y Joseph de Oliden; Y para que estos tengan algun auxilio en su defensa justa, todos unanimes y conformes otorgamos que damos nuestro poder cumplido qual en derecho se requiere y es necesario, con voz y costa a los dichos Martin de Ostolaza y Joseph de Oliden para que por si mismos y en nombre de nosotros los otorgantes y a nuestra costa y a costa de ellos mismos sigan y continuen dicho pleito...” (A.H.P.G., 2/3189).

480 “En la villa de Guettaria a veintte y quattro de octtubre de mill settezientos y cinquenta y quattro ante mi el escribano real y del numero de estta dicha villa y ttestigos infraescripttos parecieron presenttes Joseph de Argoain, Ignacio de Zavala, Anttonio de Zubizarreta, Juan Anttonio de Aizpuru, Miguel de Garatte, Miguel de Larrañaga, Martin de Ysasti, Agusttin de Aristti, Martin de Urain, Gregorio de Esnal, Juan de Aizpuru, Pedro de Larrañaga, Domingo de Larrañaga, Joseph de Echagaray, Agusttin de Zumetta, Juan de Olascoaga, Juan de Ar (ROTO), Ygnacio de Joaristti, Juan Miguel de Zumetta, Gregorio de Sorasu y Manuel de Larrañaga ttodos vezinos de estta dicha villa y dijeron = Que el diez y ocho de agosto proximo passado de este presente año, de los comparecientes y otros se acia lista y ottorgaron poder nombrando sujettos para fundar la Cofradia de San Ysidro, haziendo constitutziones y ttodo lo que fuese nezario por tttestimonio de mi el escribano (ROTO)do se jun[taron] en el paraje que llaman Aquerregui y su plazuela sitta en dicha villa, y que a los principios de este presente mes de octtubre se dib (ROTO) dezia la jentte avian benido los papeles del asumptto de dicha cofradia; y que con estta voz y con recado de sobre ello (ROTO) de junttar en dicho paraje de Aquerregui tubieron (ROTO) read (ROTO) [com]parecientes el dia seis de este mes de octtubre (ROTO) se ju[ntaron] al dicho paraje, y que en efecto lo hizieron asi y que [tomo] asiento de ttodos ellos Francisco Ygnacio de Alzuru escribano real // (fol. 92 r.) y del numero de la villa de Zarauz quien despues hizo relazion de que ottorgavan poder en favor de Martin de Ostolaza y Joseph de Oliden vezinos de estta villa para el littijio contra los mareantes de estta dicha villa y que los comparecientes como no prevenidos quedaron suspensos, y

vez más se pone de manifiesto la importancia decisiva de disponer de una institución gremial estructurada para la defensa de los intereses de sus miembros frente a las pretensiones de las autoridades o de sectores sociales más elevados de la sociedad.

La acción de las cofradías de oficio, especialmente las que englobaban a gremios y profesionales de cierto poder económico y prestigio social, además de en la protección de los intereses de sus miembros lesionados por la acción de las autoridades o de otros agentes sociales, se concretó en procurar el establecimiento de preferencias y exclusivas que beneficiaran a sus miembros frente a la competencia ejercida por colegas forasteros. Los armadores e inversores en las principales actividades marítimas trataban, por su parte, de abaratar los costos de contratación de mano de obra y de servicios especializados. A tal fin, además de procurarse el apoyo de las autoridades municipales para que sometieran a tasas los sueldos de todo tipo de profesiones⁴⁸¹, recurrían a la contratación de profesionales foráneos que por esta razón siempre ofrecían sus servicios a menores costos. Como se ha visto en el caso de las cofradías de mareantes, las restantes cofradías de oficio constituyeron organismos que trataban de conjugar ambos bloques de intereses contrapuestos, los de los propios profesionales hermanados y los de la élite económico-gubernativa. Es decir, las cofradías, al tiempo que amparaban y potenciaban los intereses de sus miembros, servían de instrumentos para encauzar sus demandas a fin de que nunca llegasen a ser perjudiciales para los intereses de las autoridades municipales y de los grandes armadores e inversores en las principales actividades marítimas.

La Cofradía de San José y San Andrés, instituida en San Sebastián, es un claro ejemplo de la hipótesis que se acaba de plantear. En 1588 el gremio de los carpinteros, integrado por profesionales especializados en una multitud de oficios relacionados con la construcción naval y de edificios, como carpinteros especializados en la fabricación de aparejos de navíos, cureñas para artillería y bombas de achique, entalladores, poleeros, remeros, calafates, arquitectos, etc., procedió a la fundación de la Cofradía de San José, cuyas ordenanzas serían

solo dijeron que si ttal se avia de azer, avia de ser con asistencia de ttodos los que se avian junttado y alisttado para la fundazion de la dicha Cofradia de San Ysidro, y con ttantto ttienen noticia de que los comparecienttes esttan incluidos en el dicho pleitto de entre los dichos Martin de Osttolaza y Joseph de Oliden a favor de esttos y contra los mareanttes de esta villa que empezaron ante la justicia ordinaria de esta villa y en apelazion aora se sigue en el correximiento de esta provincia, y es sobre que aviendoles echado en suertes para la proxima pasada leva de marineria a los dichos Osttolaza, Oliden y Antonio de Larrañaga vezino de esta dicha villa (ROTO)lido en ellos como ottros no quisieron correr como los demas en hir o contrribuir, alegando que ellos no son marineros, y los mareanttes alegando que son marineros como ellos respecto de andar en ttodo jenero de pesca y en la alttura, vallenear y attoar de embarcaciones = Por ttodo lo qual y por que los comparecienttes no ttienen incumbencia ninguna con la mar, ni son pescadores, ni esperan serlo ni an sido, han reconocido no podran por si ni mucho menos por solizittud aver ottorgado el poder que se espresa en favor de los dichos Osttolaza y Oliden para en (ROTO) contra los mareanttes que se espresa de suso, por no (ROTO) beneficio a los comparezienttes, ottorgan que dan todo su poder cumplido el que de derecho se requiere y es nezesario a Pedro Yturrietta procurador del Correximientto de esta Provincia espezial // (fol. 92 v.) para que en nuestro nombre ante el señor Correxidor de el se presentte y pida revocazion del dicho poder ottorgado por ttodos los ottorganttes el dia seis del corrientte por ttestimonio del dicho Alzuru escrivano en favor de los dichos Osttolaza y Oliden y contra los mareanttes..." (A.G.G.-G.A.O., CO UCI 1353).

481 ALBERDI LONBIDE, X. - ARAGÓN RUANO, A.: "El proceso de institucionalización de las cofradías...", op. cit.; ARAGÓN RUANO, A.: "Los Podavines...", op. cit.

confirmadas por el obispo de Pamplona en 1589⁴⁸². Años después, en 1628 se le agregó el gremio de los toneleros con lo que pasó a denominarse Cofradía de San José y San Andrés. Esta anexión obligó a la creación de un reglamento que permitiera la convivencia conjunta de ambos grupos, aunque, tal como indica Aragón Ruano en su trabajo, no faltaron los choques de intereses entre los distintos gremios a lo largo de su historia, acontecimientos que se agravaron a partir de la agregación en 1714 del gremio de los canteros. Este autor advierte, acertadamente, que la fundación de la Cofradía de carpinteros y la posterior agregación de los toneleros se produjo “...en momentos difíciles -o al menos de reconversión...” de las actividades de la construcción naval y de las pesquerías transoceánicas, principal actividad que daba empleo a los toneleros, en pleno proceso de reconducción del sistema de organización de las actividades marítimas, como a lo largo de esta investigación se ha puesto de manifiesto. Señala, también agudamente que, a partir de su creación, la Cofradía de San José y San Andrés experimentó un creciente proceso de oligarquización en el que destacados miembros de la oligarquía económica y gubernamental de San Sebastián, integrada por grandes comerciantes e inversores navales, se hermanaron en ella y coparon sus cargos rectores. Todo ello a fin de que las demandas y los intereses de los carpinteros, calafates, toneleros, etc., no llegaran a constituir una amenaza sobre el dominio que la oligarquía ejercía sobre la disposición de la mano de obra y sus actividades⁴⁸³. Este extremo, el de la simbiosis y conjunción de intereses contrapuestos que suponen las cofradías, se evidencia en que en 1681 los toneleros y los propietarios de los balleneros de San Sebastián alcanzaron un acuerdo por el que, a cambio de que los segundos aceptaran una subida de salarios para compensar las pérdidas ocasionadas por la devaluación de la plata, los toneleros se avenían a que, en lo sucesivo, sus salarios fuesen sometidos a tasas⁴⁸⁴.

La acción consensuadora de la Cofradía de San José y San Andrés se hace patente en las nuevas ordenanzas redactadas en 1743. Las antiguas que, únicamente, regulaban sus funciones piadosas y asistenciales resultaban insuficientes del todo, lo que indujo a los cofrades a redactar las nuevas que sí reglamentaban el empleo y contratación de sus miembros⁴⁸⁵. Las ordenanzas novena y décima, en vez de contemplar la exclusiva o preferencia de empleo de los cofrades, respectivamente, imponían diversas contribuciones a los carpinteros forasteros que trabajasen en la ciudad y regulaban la contratación de aprendices a fin de que no llegasen a sustituir del todo a los oficiales. Tal como advierte

482 A.D.P., Soto, C/436-nº 6; Villanueva, C/1790-nº 2. En los inventarios del desaparecido archivo municipal de San Sebastián publicados por Banús y Aguirre, se cita una Real Provisión que ordenaba la observancia de las ordenanzas de los carpinteros y canteros fechada en 1489. Es muy posible que se trate de un error de transcripción o de imprenta y que la citada provisión sea de 1589. Posibilidad que adquiere mayor fuerza teniendo en cuenta que no es el único documento fechado de manera errónea en la citada obra, como por ejemplo una Real Cédula fechada en 1689 solicitando el apoyo de la fragata guardacostas, embarcación que fue construida en 1690. Véase: BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado...*, op. cit., pp. 193, 197.

483 ARAGÓN RUANO, A.: “Cofradía de los Gloriosos Patriarcas San José...”, op. cit.

484 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 90.

485 A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de Cámara de Ayala, L. 35315 Exp. 2. Véase la transcripción de las ordenanzas en: ARAGÓN RUANO, A.: “Cofradía de los Gloriosos Patriarcas San José...”, op. cit.

Aragón Ruano, mediante estas ordenanzas las distintas partes interesadas en la construcción naval aceptaban medidas de fomento de los intereses y del empleo de los oficiales, a cambio de que éstos renunciasen a sus pretensiones de preferencia o exclusiva de empleo sobre otros procedentes de fuera de San Sebastián. Extremo que nunca hubieran aceptado los inversores en las principales actividades marítimas, especialmente, los participantes en la construcción naval, miembros de la élite que controlaba las instituciones de gobierno económico y político de la ciudad.

La aplicación de preferencias y exclusivas en beneficio de un gremio o una profesión era un objetivo de muy difícil consecución, a menos que se contara con el beneplácito de la oligarquía económica y gubernamental. Es lo que sucedió a los médicos y barberos de San Sebastián, que se hallaban agrupados en la Cofradía o Hermandad de San Cosme y San Damián, cuyas ordenanzas fueron redactadas en 1611. Una de estas ordenanzas, que no consta fuesen confirmadas por autoridad civil ni eclesiástica alguna, otorgaba la preferencia de empleo en las embarcaciones destinadas a las pesquerías transoceánicas a los médicos y barberos naturales sobre los extranjeros⁴⁸⁶. Durante los años finales del siglo XVII la tendencia decreciente que afectaba a las pesquerías transoceánicas y al corso, actividades marítimas que, por razones obvias, empleaban más médicos y barberos, provocó el desempleo de algunos de los miembros de la Cofradía de San Cosme y San Damián, cuyos diputados iniciaron en 1697 una demanda en el tribunal del Corregimiento en contra de los propietarios y armadores de la flota ballenera guipuzcoana, con base en San Sebastián. El Corregidor, en aplicación de la citada ordenanza, mandó la contratación de médicos y barberos naturales, condenando a penas pecuniarias a los que hiciesen lo contrario. Los propietarios y armadores de los balleneros alegaron que no era legal que se les sometiera a la contratación obligatoria de médicos y barberos naturales en exclusiva, que su contratación dependía de sus aptitudes para embarcarse en semejantes empresas, así como de la confianza de las tripulaciones y que para la presente campaña los médicos y barberos contratados tenían cobrados ya los adelantos salariales⁴⁸⁷. Otro auto del Corregidor, en perjuicio de las pretensiones de la Cofradía de San Cosme y San Damián, les permitió, por esta vez, que embarcaran los médicos y barberos que tenían ya contratados. Es más, los propietarios y armadores de los balleneros recurrieron a la obtención de una Real Provisión que les garantizaba la libertad de designar los médicos y barberos de sus tripulaciones. Con este resultado concluyó el pleito con la Cofradía de San Cosme y San Damián de San Sebastián, aunque motivó que el Protomedicato iniciara en el Consejo de Castilla otro pleito en contra de los dueños y armadores de los balleneros.

486 “...Ytten que por quantto se ttiene notticia que muchos hombres de fuera parte se hazen barveros y devaxo de este nombre van a muchos viaxes como es a Terranova e otros y metten en los navios mucho genero de medicamenttos ansi ttraidos de fuera, como echos por ellos mismos ttodo contra lo dispuesto por Leies de estos Reinos, acordaron que a sus ttiempos se metta pettición ante la dicha justticia dandole notticia de ello para que se vean y visitten las dichas medicinas y si son tales que se puedan llevar en las dichas navegaciones y no lo siendo se // (fol. 12 r.) denunzien ellas, y para que en razon de lo suso dicho se puedan visittar los navios en que fueren, y se pida que los naturales prefieran a los extranxeros en ir de los dichos viaxes...” (A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2453).

487 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2453. Véase el documento nº21 del Apéndice Documental.

8.3. LA ESTRUCTURA EMPRESARIAL: BASE DE LA ARTICULACIÓN DEL SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DE LA ECONOMÍA MARÍTIMA

El conjunto de empresas y empresarios existente en cada momento en las distintas localidades del litoral guipuzcoano, así como sus vínculos y relaciones de todo tipo que posibilitan su funcionamiento constituyen lo que a lo largo de esta investigación se ha denominado como estructura empresarial. Esta estructura, por tanto, es de naturaleza constantemente variable a lo largo del tiempo, en simbiótica relación de causa-efecto con las transformaciones experimentadas por el sistema de organización de la economía marítima. De manera que las peculiaridades de las características de la estructura empresarial en cada lugar y cada momento determinan que la descripción que a continuación se expone, esté organizada de forma cronológica y geográfica. En último lugar se describirá el sistema de organización, también cambiante a lo largo del tiempo, imperante en toda Gipuzkoa, surgido de la interconexión entre las estructuras empresariales, las organizaciones gremiales y las instituciones de gobierno político de ámbito local y provincial.

8.3.1. Estudio evolutivo de las características, composición y funcionamiento de la estructura empresarial de las localidades del litoral guipuzcoano

Las peculiaridades geográficas e históricas existentes en cada localidad, ya descritas en el capítulo de los antecedentes, motivaron una evolución particular de las características y de la composición de la estructura empresarial en cada una. Con todo, los estrechos e imprescindibles vínculos establecidos entre sí motivaron que su funcionamiento fuese similar en toda Gipuzkoa, con lo que es correcto referirse a la presencia de una estructura empresarial guipuzcoana. De manera que conviene comenzar por realizar una descripción general de su funcionamiento, sin obviar, por supuesto, ni sus variantes locales, ni su evolución temporal.

8.3.1.1. Características generales de funcionamiento

Puede parecer sorprendente que se pretenda englobar bajo un único epígrafe la descripción de las características funcionales de todo el conjunto de empresas y empresarios dedicados a las distintas actividades marítimas. A estas alturas de la investigación es obvio volver a señalar que el abanico de situaciones y de soluciones organizativas de las empresas era muy amplio, desde los grupos de pescadores que componían las tripulaciones de las chalupas dedicadas a la pesca del litoral, hasta las grandes compañías de comercio. Con todo, este conjunto extenso y, a primera vista, heterogéneo de empresas era fruto de una estructura empresarial común. Efectivamente, a lo largo de este trabajo de investigación continuamente se ha puesto de manifiesto la existencia de estrechos vínculos y de relaciones de interdependencia entre las empresas dedicadas a distintas actividades marítimas. Vínculos y relaciones que frecuentemente se manifiestan en forma de conflictos de intereses surgidos por la disponibilidad de la mano de obra, de infraestructuras, de materias primas, de capitales, etc. Las distintas actividades, empresas e intereses anexos compartían las mismas fuentes de abastecimiento de marinería, recursos navales y financieros y competían por su disposición. Para percatarse de esta situación es suficiente referirse a algunos procesos ya descritos a lo largo de este trabajo como: la dependencia de las acciones de curso con respecto a los intereses de las pesquerías transoceánicas; los conflictos acaecidos entre esta última actividad

y la recién fundada Compañía de Caracas por la disposición de la mano de obra; la profunda crisis experimentada por la pesca del litoral una vez que la mencionada Compañía logró hacerse con la ansiada disposición de la marinería guipuzcoana, muestra de los estrechos vínculos existentes entre las distintas modalidades pesqueras -del litoral y transoceánicas- en lo concerniente a la mano de obra; los conflictos de intereses en torno a la construcción de barcos de características diversas, aptos para distintas actividades; el desinterés de los comerciantes e inversores en la financiación de una poderosa y competitiva flota pesquera al tiempo que participaban en el sostenimiento, durante todo el siglo XVII, de una modesta flota ballenera como instrumento para conseguir la pervivencia de su participación en las redes del tráfico comercial internacional mediante la negociación de la grasa de ballena y en conexión con ella la de las lanas; etc.

Pero estos vínculos e interconexiones iban aún más allá de la mera coincidencia de intereses o de compartir determinados capítulos económicos como la mano de obra, las embarcaciones o el capital. El funcionamiento y la viabilidad de las distintas actividades marítimas dependían de la existencia de las restantes actividades. Los ejemplos de esta interdependencia son también bastante obvios después de la lectura de todos los capítulos precedentes de esta investigación: de ninguna manera hubiera sido factible el desarrollo de las pesquerías transoceánicas o de la industria del escabeche sin la existencia de redes de tráfico mercantil que comercializaran sus productos; ni se puede entender el desarrollo de la construcción naval sin la demanda de embarcaciones por parte de las distintas actividades marítimas; ni podría haberse desarrollado el curso de faltar un intenso tráfico comercial naval, especialmente ilegal; etc⁴⁸⁸. De manera que tampoco es comprensible la reactivación de

488 En este sentido, es conveniente volver a recordar la obra de Moutoukias sobre el contrabando y comercio en el Río de la Plata en que se hace eco de la estrecha conexión entre el tráfico comercial de ámbito local y regional y el de ámbito internacional, legal o ilegal. De manera que el desarrollo del tráfico internacional y del contrabando no es factible sin la existencia previa de una estructura empresarial que articule las redes de comercio local o regional y sostenga otras actividades productivas agrarias o manufactureras. Son, también, muy ilustrativas las palabras de Ruggiero Romano, expresadas en el prefacio de la citada obra: "...si, finalmente, puede existir un tráfico local o regional de manera autónoma, los tráficos internacionales no tienen posibilidad de desarrollarse a menos que lo hagan en simbiosis con los otros: Interregionales, regionales, locales. Se trata de una verdad simple, pero de una verdad demasiado frecuentemente olvidada..." (MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit., pp. 13, 64-70, 105-118). Véanse también: MELÓN JIMÉNEZ, M.A.: *Hacienda, comercio y contrabando...*, op. cit.; MOUTOUKIAS, Z.: "Power, corruption and commerce...", op. cit.

Autores como Torres Sánchez o Díaz Ordóñez insisten también en la íntima interconexión entre el comercio legal y el contrabando (DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: "Lo legal y lo ilegal en la contratación...", op. cit.; TORRES SÁNCHEZ, R.: "El Banco de San Carlos y el negocio del tabaco...", op. cit., pp. 105-150.). Alberto Angulo, por su parte, señala para el caso de Vitoria que los grandes comerciantes de esta ciudad copaban los puestos administrativos de la aduana, hecho fundamental para el desarrollo de su actividad, pues esta participación suponía alcanzar importantes ventajas consistentes en la obtención de puntual información comercial privilegiada y en ampliar su impunidad para participar en el tráfico ilegal. Todo ello, además, en connivencia con las autoridades de la Corona que a cambio conseguían asegurarse unos ingresos estables procedentes de las rentas que se cobraban en la aduana. Afirma que, "...En definitiva, la vigilancia de la Corona y sus agentes hacia la cooptación de los puestos de esta administración en manos de los agentes del comercio de Vitoria no fue activa sino, al contrario, no se preocuparon debido a las ventajas que les ofrecían. El control de este aparato administrativo, de las ventajas que le ofrecía en cuanto a la información y al control de las líneas de paso mercantil, las posibilidades de defraudar y enriquecerse en esta labor o el poder incluirse en el servicio a la Corona, con su compensación de honores y ascenso social, se convirtieron en algunos de los éxitos que lograron algunos miembros de la comunidad mercantil vitoriana mediante esta profunda integración dentro de la administración aduanera..." (ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 146-150, 276-280.).

determinadas actividades marítimas, tras cortas pero intensas coyunturas críticas, sin la existencia de otras que, coyunturalmente, absorbieran las inversiones y el empleo de la mano de obra⁴⁸⁹. Así, no hubiese sido factible la reactivación experimentada, a partir de mediados de la década de los 40 del siglo XVII, por actividades como la construcción de grandes buques, las pesquerías transoceánicas o el tráfico comercial naval, de no haberse empleado activamente los esfuerzos de sus inversores y de su mano de obra en el curso; ni se podría entender la política de fomento de la pesca del litoral emprendida durante las décadas finales del siglo XVIII por las instituciones de gobierno local y provincial o de carácter eminentemente comercial como el Consulado de San Sebastián a fin de que llegara a constituirse en la actividad que absorbiera y sustentara, en principio de forma coyuntural, la mano de obra liberada de actividades, como el comercio naval, aquejadas de graves dificultades.

De lo expuesto, se evidencia la existencia de estrechas relaciones de interdependencia y de vínculos entre las distintas actividades. Vínculos y relaciones que al mismo tiempo o de manera simultánea podían ser de tipo vertical o jerárquico y de tipo horizontal. Es decir, volviendo al citado ejemplo de las conexiones entre la actividad comercial y las distintas modalidades pesqueras, son detectables relaciones de tipo horizontal, como el uso simultáneo por parte de las empresas y empresarios de su capital y de sus medios de producción -embarcaciones- en actividades de pesca o de transporte de mercancías, cuando no en acciones de curso. Pero al mismo tiempo, se observa la existencia de vínculos de orden jerárquico ya que las actividades pesqueras dependían para su funcionamiento de las inyecciones de capital mercantil y de las redes de tráfico comercial para la comercialización de sus productos. En suma, los protagonistas de la articulación de todos estos vínculos y relaciones son las empresas y los empresarios. El desarrollo conjunto de diversas actividades marítimas en una economía en la que predominaban las inversiones y los negocios a corto plazo sólo es posible merced a la existencia de una activa estructura empresarial, o dicho de otra manera, del conjunto de estrechos vínculos y relaciones de interdependencia existentes entre las empresas y empresarios de cada momento histórico. Es más, este hecho no es exclusivo de las empresas cuya organización está determinada por la disposición de capital no estable. Lo mismo se observa en el caso de las empresas de carácter fijo, caso de la Compañía de Caracas, cuya existencia y funcionamiento no hubiera sido posible sin la existencia de vínculos con otras actividades -pesquerías, industrias ferrona, armamentística y naval, etc.- y con los restantes empresarios y empresas de carácter no estable. En suma, la esencia misma de las empresas de época Moderna era su diversidad de objetivos, es decir, simultaneaban su dedicación en distintas actividades marítimas⁴⁹⁰.

De manera que no sólo es factible sino que es vital referirse y analizar en su globalidad la

489 Véase al respecto: PRIOTTI, J.P.: *Bilbao y sus mercaderes...*, op. cit., pp. 139-149, 248-249.

490 García Sanz señala que "...la actividad empresarial en el Antiguo Régimen se caracterizaba por la diversidad de objetivos a los que simultáneamente se aplicaba -por ejemplo, ser a la vez ganadero, rentista territorial, prestamista, tratante en granos- y por la convivencia en cada rama de actividad de organizaciones productivas bastante diversas -en las manufacturas, por ejemplo, el sistema fabril, el Verlagssystem y el Kaufssystem..." (GARCÍA SANZ, A.: "Empresarios en la España del Antiguo Régimen: ganaderos trashumantes, exportadores de lana y fabricantes de paños", en: COMÍN, F. - MARTÍN ACEÑA, P.: *La empresa en la historia de España...*, op. cit., pp. 94-95.).

estructura empresarial del litoral guipuzcoano a fin de comprender correctamente el funcionamiento y evolución de cada actividad marítima. Efectivamente, las empresas dedicadas a distintas actividades y los estrechos vínculos existentes entre sí constituyen factores de primer orden para la articulación de la economía marítima, de manera que toda investigación centrada en el estudio de algunos aspectos de dicha economía debería dedicar parte de sus esfuerzos al análisis de las citadas empresas y sus vínculos; dicho en pocas palabras, de su estructura empresarial⁴⁹¹. La existencia de estos vínculos y relaciones implicaba, tal como en la anterior nota se expresa, la de unas reglas o maneras de comportamiento y funcionamiento común de todas las empresas, empresarios y demás participantes e interesados, mantuvieran o no vínculos o relaciones entre sí. De modo que la aceptación por todos los integrantes de la estructura empresarial de la economía marítima de Gipuzkoa de un modo de hacer común constituía uno de los factores indispensables que permitía la continua reproducción de nuevos vínculos y relaciones de interdependencia, en suma, de la estructura empresarial.

Tal como diversos tratadistas advierten, otro factor de primer orden en la articulación y funcionamiento de cualquier estructura empresarial eran los mecanismos de confianza y de reputación. En una economía basada en el crédito, la mutua confianza era la base de las relaciones y vínculos establecidos entre las distintas empresas y empresarios y entre sus integrantes⁴⁹². Efectivamente, los préstamos de capital de explotación necesario en las distintas actividades marítimas -para armar y aprovisionar embarcaciones, adquirir ropas y demás efectos personales, su empleo en la compra de mercaderías, materias primas, aparejos de pesca, etc.-, la organización de las redes de tráfico mercantil -basadas en la localización en distintas plazas comerciales de factores, encomenderos, agentes, correspondientes o de simples personas de confianza-, y, en suma, el funcionamiento mismo de las empresas -por ejemplo, los acuerdos y compañías eran establecidos predominantemente de forma verbal entre los integrantes de las tripulaciones, entre diversas embarcaciones o los socios y demás

491 A este respecto resultan muy ilustrativas las palabras de Imízcoz y Angulo: "...estimamos que en la sociedad del Antiguo Régimen el vínculo social, los diversos vínculos sociales, tienen una entidad y, en cuanto tales, son estructuraciones sociales reales. Dichos vínculos comportaban unas reglas y unas prácticas específicas, <<estructuraban>> a gentes en funcionamientos colectivos determinados, de tal modo que una sociedad sí tenía un sistema de relaciones propio o con características propias... La reciente producción historiográfica descubre cada vez más cómo acciones colectivas, empresas o funcionamientos sociales concretos siguen la línea de vínculos o relaciones privilegiadas: de vínculos más inmediatos como la familia, la casa, el parentesco, la amistad, la vecindad, o de vínculos más amplios que muchas veces engloban a los anteriores, como la clientela.

Estos vínculos estructuran de forma privilegiada a los actores individuales en conjuntos de individuos relacionados entre ellos y que pueden actuar como actores colectivos. Unos son vínculos primeros, inmediatos; otros resultan de la articulación cada vez más amplia de los anteriores. Unos con otros tejen la trama de una sociedad, estructuran a los hombres en redes de relaciones que tienen reglas de funcionamiento propias y que comportan generalmente una acción solidaria en el campo social..." (IMIZCOZ BEUNZA, J.M. - ANGULO MORALES, A.: "Burguesía y redes de relaciones...", op. cit., pp. 39-41).

492 "...Una economía basada en el crédito es una economía basada en la confianza y en la que la necesaria garantía de los fiadores es esencial. La actividad mercantil se conforma como una cadena de contactos o redes de relaciones que se organizan a lo largo del tiempo, en diferentes lugares y niveles. Estos nexos económicos se refuerzan por vínculos matrimoniales, por parentesco, por adopciones, por apadrinamientos, etc. Por lo tanto las redes de relaciones establecidas a través de los vínculos parentales, matrimoniales, de pertenencia a una vecindad, a una cofradía, de paisanaje, etc., serían los campos de análisis que nos ofrecerían una visión más estricta de la realidad social de este colectivo..." (IMIZCOZ BEUNZA, J.M. - ANGULO MORALES, A.: "Burguesía y redes de relaciones...", op. cit., p. 45).

integrantes de la mayoría de las empresas- se basaban en la existencia de lazos de confianza mutua. La confianza no dependía sólo del grado de cercanía o de vinculación de los miembros adscritos a las empresas; de producirse este hecho, las relaciones empresariales se basarían casi exclusivamente en vínculos familiares, de amistad o de vecindad o paisanaje. A fin de cuentas la base de las relaciones de confianza consiste en la imperiosa necesidad de los miembros vinculados, en este caso a la economía marítima, de preservar, ante todo, su reputación. La reputación de determinado agente económico deriva del conocimiento, es decir de la puntual noticia de su buen hacer, solvencia, eficacia y honestidad, de modo que eran estas redes de relación las que al mismo tiempo servían de eficaz medio para acceder a ese y otro tipo de informaciones económicas de vital importancia. El sostenimiento de una reputación de honestidad en las operaciones de crédito, préstamo y fianza, de solvencia en los pagos de deudas, soldadas, etc., de reserva en los negocios que así lo precisaran, de eficacia y perspicacia en los negocios y en las tareas asignadas, de capacidad de disposición de recursos de todo tipo -personales, humanos, materiales y monetarios- precisos para superar eventuales dificultades, etc., abría las puertas al establecimiento de nuevos y más provechosos vínculos y relaciones con otras empresas, empresarios, personajes bien situados en las estructuras políticas, etc., en fin a la realización de buenos negocios⁴⁹³.

De lo expuesto se deduce, rápidamente, que en función del grado de confianza existente entre los protagonistas de distintos intercambios y negocios variaba la estrechez o la laxitud, según los casos, de las relaciones y vínculos requeridos para su consecución. Es decir, las relaciones de dependencia y los vínculos establecidos entre los actores de la economía marítima son variables y diversos, tanto en su tipología -familiares, de parentesco, de amistad, de dependencia, de vecindad, de paisanaje, etc.- como en su grado de vinculación. No son de ninguna manera ni universales, ni unidireccionales, ni inmutables. Además de los distintos grados de confianza existentes entre los protagonistas, se pueden distinguir otros factores que inciden directamente en las características de las relaciones y de los vínculos. En primer lugar, las propias características funcionales específicas de cada actividad exigen distintos tipos de vínculos. Por ejemplo, los vínculos familiares aplicados en la exportación de hierro a

493 En la historiografía peninsular y extranjera durante los últimos años se han multiplicado las investigaciones relativas al funcionamiento de los mecanismos de confianza y de reputación inherentes a los vínculos y relaciones de parentesco, paisanaje, étnicas, referidos a la Edad Moderna y a la Medieval. Véanse, a modo de ejemplo: AGNEW, J.: *Belfast merchant families...*, op. cit.; ALDEN, D.: “Yankee sperm whalers...”, op. cit.; ANGULO MORALES, A.: “Los comisionados del Banco Nacional...”, op. cit., pp. 310-320; AZCONA GUERRA, A.M.: *Comercio y comerciantes en la Navarra...*, op. cit., pp. 233-550; BARKHAM, M.: “French Basque <<New Found Land>> entrepreneurs...”, op. cit.; BROENS, N.: *Monarquía y capital mercantil...*, op. cit.; BUSTOS RODRÍGUEZ, M.: *Los comerciantes de la Carrera...*, op. cit., pp. 83-280; CARRASCO GONZÁLEZ, M.G.: *Comerciantes y casa de negocios en Cádiz...*, op. cit.; COLLADO VILLALTA, P.: “El embargo de bienes de los portugueses...”, op. cit.; ENGELS, M.C.: *Merchants, interlopers, seaman...*, op. cit.; GORIS, J.A.: *Étude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Contribution a l’histoire des débuts du capitalisme moderne*. Louvain: Librairie Universitaire, 1925; GREIF, A.: “Reputation and Coalition in Medieval Trade: Evidence on the Maghribi Traders”, *The Journal of Economic History*, vol. XLIX, 4 (1989), pp. 857-882; HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi...”, op. cit.; LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América...*, op. cit., t.I, pp. 105-168; MATHIAS, P.: “Risk, credit and kinship...”, op. cit.; MAURO, F.: “Merchant Communities...”, op. cit., pp. 255-286; MELÓN, JIMÉNEZ, M.A.: *Hacienda, comercio y contrabando...*, op. cit.; Idem: *Los orígenes del capital comercial...*, op. cit.; PRIOTTI, J.P.: “Des financiers de la mer...”, op. cit.; Idem: *Los Echávarri...*, op. cit.; TORRAS, J.: “La construcció del mercat”, en: *ELS ESPAIS del mercat. II Colloqui internacional d’història local*. València: Diputació de València, 1993, pp. 11-24.

Sevilla son claramente insuficientes en el armamento de los grandes pesqueros destinados a la cacería de ballenas, en la que priman las relaciones de vecindad e incluso de paisanaje entre todos los interesados, desde la numerosa tripulación hasta los grupos de armadores e inversores de capital. Además, en el desarrollo de cada actividad se observan particularismos locales que inciden directamente en las características de los vínculos. En segundo lugar, y en estrecha conexión con el factor anterior, dentro de cada actividad y en cada plaza o puerto la distinta asiduidad, incluso la estacionalidad, de cada negocio influye directamente en las características de los vínculos, de manera que cuanto más cotidianos, asiduos o periódicos sean requieren un menor grado de vinculación. En tercer lugar, interviene, también directamente, la distinta proyección geográfica de cada actividad, de manera que a mayor proyección de un negocio mayor es el número de intereses distintos agregados, lo que exige el establecimiento de unos vínculos más sólidos y estables. En cuarto lugar, hay que tener en cuenta los distintos modelos organizativos aplicados en las empresas dedicadas a distintas actividades, de manera que cuanto más fija y estructurada sea la organización de las empresas es menor su necesidad del recurso a vínculos personales.

8.3.1.2. Los mercados, exponentes de las características de la estructura empresarial

La unión de todos estos factores y de otros de ámbito personal o particular no expresados, ocasiona que en un mismo momento funcionen distintos tipos de relaciones y de vínculos, que, como en breve se mencionará, se pueden equiparar con distintos niveles de mercado, integrados, precisamente, por unos mismos interesados o empresarios que participan, al mismo tiempo, en múltiples negocios y actividades marítimas. Por supuesto, es absolutamente inalcanzable para el historiador pretender siquiera el estudio de las relaciones de confianza existentes entre todos y cada uno de los sujetos participantes en la economía marítima. A pesar de ello, de todo lo expresado hasta el momento, es obvio deducir que el análisis de los mercados puede constituir un procedimiento adecuado para el estudio de las características funcionales de la estructura empresarial de la economía marítima guipuzcoana. Partiendo, claro está, de la definición que Torras hace del mercado, precisamente, el de un conjunto de relaciones establecidas entre agentes conocidos que a la hora de tomar sus decisiones lo hacen en función también de otras relaciones y vínculos ajenos a ese mercado⁴⁹⁴. Este autor aporta dos conceptos de gran interés para esta investigación. Por una parte, señala que las relaciones y vínculos establecidos entre las empresas constituyen un factor o recurso de primer orden aplicado por los distintos agentes económicos para la reducción de los costes de transacción. De manera que, tomando como ejemplo la actual compleja articulación mercantil de Europa occidental, caracterizada por la enorme circulación de información y por la general reducción de los costes de transacción, considera que es el

494 A la hora de definir el término mercado puntualiza que "... En l'exposició que segueix, la referència al mercat no té un caràcter tan abstracte sinó que és més aviat descriptiva. Al·ludeix a un feix de relacions no discretes entre agents que generalment no són anònims i que, a més, a l'hora de prendre decisions, solen haver de tenir en compte altres vincles, fora del mercat, que també els relacionen. Em penso que, per a una consideració històrica com la que he de fer, no seria gaire útil interpretar les característiques dels mercats que hi anirem trobant com si fossin merament imperfeccions sobrevingudes a un ideal mercat originari. Crec que ha de tenir interès mirar d'entendre aquestes característiques en funció d'un procés de construcció dels suports i de l'entorn necessaris per als intercanvis que reclama l'especialització productiva, un procés iniciat sota pressions diverses i condicionat per restriccions nombroses -i particulars als diferents llocs i moments..." (TORRAS, J.: "La construcció del mercat...", op. cit., p. 12).

resultado de un gradual proceso acumulativo de articulación de mercados de ámbito local, comarcal, regional, estatal e internacional protagonizado por los múltiples agentes participantes en dichos mercados, vinculados entre sí por relaciones de intermediación. Por otra parte, del anterior concepto deriva el de la existencia de “constelaciones de mercados compatibles”, es decir, de conjuntos de mercados de distintas características y ámbitos de actuación, aunque articulados entre sí mediante los vínculos y relaciones establecidas entre sus agentes. Torras considera que su observación puede constituir un procedimiento adecuado para distinguir unidades territoriales de análisis -en nuestro caso la costa guipuzcoana- y la aparición de centros de organización, de núcleos de especialización productiva, relacionados todos de manera vertical⁴⁹⁵.

En el apartado inicial de este capítulo, a la hora de estudiar la evolución de la organización de las empresas dedicadas a las actividades marítimas se ha sugerido su estrecha relación con el proceso evolutivo experimentado por la estructura empresarial. De manera que ambos procesos, además de desarrollarse en paralelo, se hallarían intrínsecamente unidos. Efectivamente, teniendo en cuenta que la estructura empresarial se compone del conjunto de empresas y empresarios y de las relaciones y vínculos establecidos entre sí y que, tal como advierte Torras, el establecimiento de las citadas relaciones y vínculos, que, al mismo tiempo, articulan los mercados, se debe a la misma causa esgrimida para argumentar la evolución de la organización empresarial, la de buscar artificios que abaraten los costes de transacción, se puede plantear que el sugerido proceso evolutivo de la estructura empresarial es el resultado de la progresiva articulación del conjunto de vínculos y relaciones de interdependencia existentes entre los protagonistas de la economía marítima de Gipuzkoa. En suma, el repaso al conjunto de mercados compatibles existente en torno a la economía marítima proporcionará una visión general del conjunto de vínculos e interrelaciones que las articulaban y que, al mismo tiempo, constituían las características funcionales de la estructura empresarial de cada momento y lugar. El propósito de esta labor es validar, o en su caso desechar, el proceso evolutivo de las características funcionales de la estructura empresarial planteada a la hora de analizar la organización de las empresas.

A grandes rasgos, este proceso evolutivo, consistió en un proceso de mercantilización de la economía marítima de Gipuzkoa, caracterizado por la progresiva concentración y jerarquización de la actividad empresarial en manos de una cada vez más reducida élite de grandes comerciantes e inversores navales, quienes, mediante las redes de dependencia y vínculos desplegados por todo el litoral, consiguieron una articulación jerárquica de la citada economía. Esta transformación vino acompañada por la progresiva concentración de la contratación en unas pocas plazas portuarias, especialmente en San Sebastián. A la hora de iniciar la revisión del conjunto de vínculos y relaciones que integraban la estructura empresarial del litoral guipuzcoano hay que tener presente, tal como en los capítulos precedentes de esta investigación se viene poniendo en evidencia, que el funcionamiento de cada una de las actividades marítimas dependía de la participación de sus interesados en diversos mercados vitales para cubrir todas las necesidades de cada actividad, lo que, al mismo tiempo, suponía el establecimiento de interconexiones o lazos de interdependencia

495 TORRAS, J.: “La construcció del mercat...”, op. cit., pp. 12-15.

entre las distintas actividades entre sí.

8.3.1.2.1. Mercados de mano de obra

Atendiendo al mercado de contratación de la mano de obra se observa que para inicios del siglo XVI continuaban predominando las relaciones de vecindad y de paisanaje, tal como sucedería después a lo largo de toda la Modernidad. Como exponente de ello, a lo largo de esta investigación se ha aludido en múltiples ocasiones al masivo empleo de la marinería guipuzcoana en los pesqueros labortanos. Aunque calificados sin más precisiones como “españoles” en la documentación labortana, mayoritariamente eran guipuzcoanos, seguidos por los vizcaínos, con quienes mantenían lazos evidentes de una cultura vasca común y de paisanaje. Las relaciones de vecindad entre labortanos y guipuzcoanos fueron, durante toda la Edad Moderna, de una complejidad y riqueza que rozan lo inaudito. La consumación de agresiones mutuas -sobre todo en el problemático escenario del Bidasoa- no constituía ningún obstáculo para que al mismo tiempo continuaran en vigor o incluso se estrecharan los lazos de relación económica, cultural, matrimonial, etc.⁴⁹⁶. Las relaciones entre ambas comunidades transfronterizas superaban ampliamente los contenidos de los Tratados de Conversa, antes estudiados, establecidos por una mera necesidad mutua. Efectivamente, la exhaustiva revisión de los fondos documentales pronto hecha por tierra la idea de que estas relaciones se debían únicamente a la citada mutua necesidad utilitarista. Así, por ejemplo, de la revisión de los libros de manifestación de mercaderías, conservados en varios municipios, en los que debían consignarse las mercancías aportadas -mayoritariamente víveres- por embarcaciones extranjeras y las que extraían -sobre todo hierro y dinero- en contrapartida, se constata que era muy de segundo orden la aportación labortana a este tráfico vital para el sostenimiento de la economía guipuzcoana. A pesar de todo, los nautas labortanos eran objeto de un trato preferencial, equivalente al deparado a los vecinos de Gipuzkoa, pues no se les obligaban a la manifestación de las mercancías que extraían en contrapartida de lo que hubiesen aportado⁴⁹⁷.

Frecuentemente, las relaciones y vínculos que regían la contratación de la mano de obra quedan al margen de la consignación gráfica, precisamente, por su carácter obvio y evidente. En general, por medio de la documentación se puede llegar únicamente a intuir la existencia de estas relaciones y sus características, aunque en algunas pocas ocasiones especiales -por ejemplo algunos pleitos- se muestran de manera expresa. La actividad en que son más evidentes estas relaciones quizás sea la de la pesca del litoral, protagonizada por embarcaciones de pequeña envergadura, tripuladas por pescadores que mantenían estrechos vínculos de vecindad, amistad y parentesco con sus patrones. Pero estas mismas relaciones regían la contratación de la mano de obra empleada en las restantes actividades marítimas. Es más, en actividades como las pesquerías transoceánicas, que precisaban del concurso de gran número de marineros, se valían al efecto de los vínculos preestablecidos entre marineros-

496 Véase al respecto: RILOVA JERICÓ, C.: *Cardenales, reyes, príncipes y dictadores. La larga historia de la Paz de los Pirineos (Hondarribia, 1660-1960)*. San Sebastián: Hondarribiko udala-Zehazten Zerbitzu Kulturalak, 2010.

497 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial...”, op. cit., pp. 227-258.

pescadores y patrones de pequeñas embarcaciones de pesca, de manera que los dueños y armadores de los grandes pesqueros llegaban a acuerdos con patrones de chalupas y maestros carpinteros quienes se comprometían a la contratación de sus equipos. Así, en 1533 Martín Sánchez de Laborda, dueño y armador de una carabela, vecino de Hondarribia, se concertó con los labortanos Juan de Oiarzabal, Juan Miguel de Arbideaga y Juan de Ibaieta, maestros de “galeones” o chalupas, vecinos de Urtubia, para acudir a Galicia a la captura de ballenas. Cada maestro se comprometía a aportar la tripulación de diez hombres correspondientes a cada galeón⁴⁹⁸. Obviamente, los tres maestros aportaron la tripulación necesaria en la expedición recurriendo a sus relaciones de vecindad y vínculos de otro tipo, sin que el principal armador se tuviera que preocupar de su contratación. Este reparto de responsabilidades mediante la concesión de amplios márgenes de confianza constituía además el mejor modo de incentivar el trabajo de las tripulaciones. Es decir, los tres maestros contratados y de igual manera sus tripulaciones respectivas debían esforzarse por mantener la confianza otorgada a su buen crédito y reputación, si es que deseaban continuar disfrutando de la confianza de los armadores y propietarios de los pesqueros en el futuro.

Este procedimiento piramidal de contratación de la mano de obra fue aplicado en el funcionamiento de todas las actividades marítimas a lo largo de la Edad Moderna. Constituyó una de las bases para el desarrollo de la industria escabechera desde las décadas finales del siglo XVI, pues los escabecheros asentados en villas como Getaria o Mutriku establecían contratos verbales con los maestros de chalupa, sobre todo de Pasaia, para que les surtieran del besugo necesario. Cada maestro se encargaba de la contratación de la tripulación necesaria. Por ejemplo, en 1611 Cristóbal de Eguzquiza, Juan de Aguirre, Leon de Longaray, Antón y Nicolás de la Torre, Adrián de Arizabalo, Miguel de Aguinaga y Martín de Areneztegui, maestros de chalupa de Pasai Donibane se concertaron con la compañía escabechera de Fernando Ortiz de Arecheta, Ochoa Ruiz de Aguirrechea y Domingo de Campos, a la sazón alcalde de Getaria, para proveerles de todo el besugo que pescasen⁴⁹⁹. Este procedimiento sería adoptado por las cofradías que, a partir de estas fechas, comenzaron a suscribir contratos con escabecheros para proveerles del pescado necesario, encargándose cada maestro de chalupa de la contratación de su tripulación.

La contratación de la mano de obra, la más diestra y esforzada posible⁵⁰⁰, necesaria en las

498 A.M.F., E-6-III-2-2.

499 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2-23-13 (P6D4).

500 Es realmente ilustrativo el contenido de varias estrofas de un poema en euskera compuesto en Lapurdi hacia inicios del siglo XVII, bajo el título de “Triste partida hacia Terranova”, acerca del espíritu que animaba a los marineros a trabajar con todas sus fuerzas en las embarcaciones que en este caso iban a las pesquerías de Terranova: “8. Bici beharrez bicia / benturatcen dut gucia, / bici ustean hiltcera, / banoha hirriscatcera. / 9. Itsasoac nau bicitcen, / Harc berac ni icitcen, / bici laburra emanen, / guero berac eramanen. / 23. Itsasoaren gañean, / untei țar baten menean, / mariñelac hirrisquan / erioaren escuan. / 42. Ternua da mortu hotza, / eremu triste arrotza, / laboratcen ez den lurra, / neguan bethi elurra. / 47. Hango lanac eta penac, / akhabatcen ez direnac, / lan bat eguin duteneco / milla baıtuzte hasteco. / 48. Egunaz ez da pausuric, / ez gabaz errepausuric. / Traillaun bethi pressa, / lana garaiz ecin sessa. / 49. Ecin gueldi hori behar, / bethi egun bethi bihar, / astelegun gucietan / besta eta igandetan. / 50. Gaüegunez lanez asse, / neurrimenduz bethi gosse, / galdu jateco astia, / loa dute garastia. / 51. Han ez da behar naguiric, / ez gueçurrez den eriric, / han daquite eraguiten, / alferra fetcho eguiten. / 52. Camainan dago eria, / triste, erraın eroria, / nihorc ez du urricari, / ecen ez den lanean hari. / 53. Uda lucean Ternua / mariñelen ifernua, / herrian parabisua / bai

pesquerías transoceánicas se organizaba también siguiendo estos procedimientos. Por ejemplo, era frecuente que los propietarios y armadores de los grandes pesqueros contrataran los servicios de arponeros y maestros de chalupas con sus propias pequeñas embarcaciones necesarias en la captura de ballenas o de bacalao. Éstos, a su vez, se encargaban de la recluta del equipo que precisaban en sus embarcaciones, especialmente, en la caza de la ballena en la que era primordial una buena compenetración de los tripulantes de las lanchas a fin de alcanzar el éxito deseado. Así, por ejemplo, en 1565 Lorenzo de Mutio y otros tres arponeros sirvieron con sus respectivas embarcaciones en la nao capitaneada por Juan de Arbizu, todos vecinos de Getaria, que acudió a Terranova a la captura de ballenas⁵⁰¹. En 1568 Duart de Rubisun, vecino de Pasai San Pedro sirvió con su pinaza en la captura de bacalao, en la nao de Juan de Zupite, vecino de Ziburu (Lapurdi)⁵⁰². En 1612 Juan Sendo de Berreno y Domingo de Ibarra, maestros de chalupa de Lekeitio (Bizkaia), firmaron un contrato con Petrico de Celaya y Juan de Ariztegui, factores de Sabat de Iturbide, vecinos de San Juan de Luz, para acudir a Terranova a la pesca de bacalao en la nao de Iturbide. Ambos maestros se comprometían a aportar sus respectivas embarcaciones además de a cada dos marineros⁵⁰³. Era similar la práctica observada en la contratación de otros oficiales como carpinteros o toneleros de a bordo. Por ejemplo, en la nao *San Nicolás*, propiedad de Francisco de Jaureguieta y Domingo de Arbe, vecinos de Orío, que acudió en 1580 a Terranova a la captura de ballenas, bajo la capitania de Sebastián de La Bastida, vecino de Erreterria, acudieron cinco toneleros, algunos de ellos con sus respectivos “criados” o ayudantes⁵⁰⁴. De igual manera, en 1728 doña Juana de San Martín, vecina de San Juan de Luz, encomendaba a Nicolás de Echebeste, escribano del número de San Sebastián, la contratación de un carpintero mayor con sus ayudantes para que ejercieran su oficio en su ballenero *San León*. Echebeste se concertó con Cosme de Gorriaran, carpintero mayor, vecino de Zarautz, para que se enrolara en la expedición, quien se encargó por su cuenta de la contratación de los carpinteros ayudantes Nicolás de Lanchove, José de Berazadi y Francisco de Narvasta, todos

azquen errepausua.” (URKIZU, P.: *Bertso zahar eta berri...*, op. cit., pp. 93-102).

Su traducción castellana sería: “8. Por tener que vivir la vida / arriesgo todo lo que tengo, / con la esperanza de vivir a morir / me arriesgo. / 9. La mar me da la vida / mas ella misma me ha de cazar, / me concede una corta vida / tras la que me ha de llevar. / 23. Encima del mar, / al amparo de una mala nave, / los marineros se hallan en peligro / en manos de la muerte. / 42. Terranova es desierto frío, / espacio extraño y triste, / una tierra incultivable, / que en invierno está llena de nieve. / 47. Allí las penas y los trabajos, / son tales que no tienen fin, / en cuanto han terminado una tarea / por comenzar les esperan mil. / 48. No hay de día descansos, / ni de noche reposo. / En el trabajo reina la prisa / nunca se acaba la tarea a tiempo. / 49. No pararse es la obligación, / siempre es de día, siempre es mañana, / así durante los días de la semana / como en domingos y fiestas. / 50. Hartos de trabajo día y noche, / siempre hambrientos de mesura, / hasta pierden el tiempo para comer, / y el dormir muy caro les resulta. / 51. Allí no hacen falta perezosos, / ni enfermos fingidos, / allí saben arrear bien / para remedio de los vagos. / 52. El enfermo se halla en el camarote, / triste el caído accidentado, / nadie les tiene lastima / pues no se dedican al trabajo. / 53. El largo verano de Terranova / es el infierno de los marineros, / en casa se halla el paraíso / así como por fin el descanso”.

501 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 65.

502 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 133.

503 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 230.

504 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 402.

vecinos de Zarautz⁵⁰⁵.

En este último caso se hacen evidentes los vínculos y relaciones de tipo piramidal que regían la contratación de la marinería en las pesquerías. Los marineros-pescadores eran contratados merced a los vínculos de vecindad y amistad que mantenían con los distintos oficiales, quienes a su vez eran contratados por medio de los vínculos que los relacionaban con los propietarios y principales armadores o con sus factores o representantes. Este hecho explica que la mayoría de los pesqueros labortanos que invernan y se aprestaban en puertos guipuzcoanos estuviesen administrados por factores, no por sus propietarios o armadores, que mayoritariamente residían en Lapurdi o en otros lugares aún más lejanos. Estos factores gozaban de los vínculos y relaciones que eran precisos para surtir a los pesqueros de la mano de obra, de los víveres y demás pertrechos necesarios en estas expediciones⁵⁰⁶. En lo que respecta a la contratación de los oficiales existen otros ejemplos muy reveladores, como es el caso del contrato firmado en 1599 entre Francisco de Casanueva y Domingo de Echabe, ambos vecinos de Orío. A Casanueva, que servía de marinero en un patache de Echabe dedicado al transporte al flete, se le encomendó el ejercicio de los oficios de contramaestre, de maestre de chalupa y de lombardero en el filipote que Echabe estaba aprestando con destino a Terranova⁵⁰⁷.

Las relaciones y vínculos existentes entre los tripulantes, los oficiales y los propietarios y armadores de los grandes pesqueros se hacen aún más expresas teniendo en cuenta otra serie de prácticas habituales en el funcionamiento de esta actividad. Por una parte, hasta las décadas finales del siglo XVI no era extraño que los propietarios de los pesqueros ejercieran algún oficio a bordo a las órdenes del capitán, cargo que, como se ha podido comprobar al estudiar la evolución de las características de los contratos, era ejercido por el armador principal. Por ejemplo, en el poco antes citado caso de la nao *San Nicolás*, que acudió en 1580 a Terranova a la captura de ballenas, bajo las órdenes del capitán Sebastián de La Bastida, vecino de Errenteria, sus propietarios Francisco de Jaureguieta y Domingo de Arbe, vecinos de Orío, ejercieron los oficios de arponero con chalupa el primero y de piloto el segundo⁵⁰⁸. Por otra parte, otra práctica muy habitual a lo largo de toda la Edad Moderna fue que los marineros de los pesqueros invirtiesen, generalmente, pequeñas sumas de capital en su armamento. De esta manera, permitiendo la participación de la marinería en la estructura empresarial de la actividad pesquera, además de estrecharse los vínculos entre los propietarios y principales armadores, se conseguía incentivar aún más el trabajo de los marineros. Por ejemplo, en 1573 Cristóbal de Echaniz y el arponero Nicolás de Endaya se embarcaron con destino a Terranova en la varias veces citada nao *San Nicolás*, propiedad de Francisco de Jaureguieta y Domingo de Arbe, bajo la capitanía de Esteban de Hoa, todos vecinos de Orío. Pero, además, ambos marineros prestaron una suma de 1.560 reales de plata a Esteban de Hoa

505 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 2223.

506 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/33 / A.M.P., E, 6, I, 3, 1 / A.M.F., E, 6, I, 1, 1 / A.H.P.G., 3/2521.

507 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 532.

508 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 402.

y Sebastián de Zorobedo, principales armadores, para que los emplearan en el apresto de la nao⁵⁰⁹.

La practica de los préstamos concedidos por los marineros a los principales interesados de los pesqueros fue tan habitual como la de los adelantos salariales otorgados por los segundos a los primeros. Es más, en momentos de dificultades para la disponibilidad de la mano de obra suficiente, la aceptación por los dueños y principales armadores de los pesqueros de todo el dinero que los tripulantes desearan invertir en las empresas constituyó uno de los principales procedimientos para asegurar su concurrencia. Como anteriormente se ha podido comprobar, este hecho desembocó en la década de los 30 del siglo XVIII en una verdadera carrera de captación de inversiones de los marineros protagonizada por los interesados de las flotas balleneras labortana, guipuzcoana y la perteneciente a la Compañía Ballenera de San Sebastián⁵¹⁰.

La contratación de la mano de obra empleada en la construcción naval se regía también de manera idéntica, tal como se ha podido comprobar en el anteriormente citado caso del embarque de varios carpinteros de Zarautz en un pesquero labortano. Por ejemplo, en los diversos contratos que el capitán Agustín de Ojeda suscribió en 1595 con distintos oficiales para la construcción de varios buques de guerra en Errenteria, muchos de los firmantes, contratados para tareas específicas, se comprometían a su realización con el concurso de varios oficiales. Por ejemplo, Domingo de Andaldegorry, en nombre de sus colaboradores todos vecinos de Usurbil, se comprometió a elaborar tablas de distintos grosores, mediante el aserrado de 100 robles, para lo que se comprometía al empleo simultáneo de cinco sierras⁵¹¹. A la hora de contratar la mano de obra necesaria en los astilleros, las relaciones y vínculos de confianza y de reputación podían llegar a ser tan importantes como el ofrecimiento de las mejores condiciones salariales y laborales posibles⁵¹². Este hecho pudieron comprobarlo directamente durante el siglo XVIII los encargados de realizar las reclutas de carpinteros con destino a los astilleros y arsenales reales. En 1750 el Intendente de Marina solicitó la recluta de 250 carpinteros de ribera para su empleo en el arsenal de El Ferrol. A pesar de las buenas condiciones salariales y laborales ofrecidas, apenas ningún carpintero de ribera se decidió a secundar el llamamiento por propia voluntad. Esto motivó que el Intendente recurriera a todo tipo gestiones, ofertas y amenazas que a la postre resultaron baldías. Por fin, el único procedimiento que resultó eficaz para la contratación de 60 carpinteros fue el recurso al buen hacer, la reputación y los contactos del contraamaestre Manuel de Aizpurua, uno de los principales constructores navales de Gipuzkoa, que en dos meses consiguió completar la

509 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 85.

510 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72 / A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de cámara de Vicario, L. 29952 Exp. 6. Véanse los documentos nº25 y 26 del Apéndice Documental.

511 A.H.P.G., 3/2742.

512 Relaciones que eran de vital importancia para la propia supervivencia de la actividad constructora, pues de ellas dependían también la continua contratación y formación de nuevos aprendices de oficio. Véase al respecto: ARAGÓN RUANO A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 41-45.

recluta⁵¹³.

En torno a la marinería empleada en las empresas comerciales es aplicable todo lo referido en las actividades anteriormente citadas. La contratación y las condiciones laborales y salariales de los empleados en las empresas mercantiles dependían de los lazos de confianza que los unían a los propietarios y armadores. La existencia de estos lazos de confianza se manifiesta con claridad en una demanda interpuesta en 1534 ante el tribunal del Corregimiento por el piloto Martín de Urquiza contra Pascual de Ibaseta, todos vecinos de Mutriku. Juan Ramos de la Herrería, dueño y maestre de la nao *Santa María*, contrató los servicios de Urquiza para una expedición de transporte al flete dirigida, en principio, a Canarias. Llegados allí, Juan Ramos contrató el transporte de un cargamento de azúcar para Venecia, pero apremiado a regresar a Mutriku, nombró como sustituto suyo al frente de la expedición, o maestre “postizo”, a Pascual de Ibaseta. El nombramiento se efectuó en función únicamente de la confianza que debía existir entre ambos, pues no consta la participación de Ibaseta ni en la propiedad ni en el armamento de la nao. Con todo, este hecho debió ser el origen del pleito que enfrentó al piloto con el maestre postizo, pues no habiendo entre ambos los lazos de confianza necesarios, llegados a Venecia el piloto exigió el importe de determinada cantidad en concepto de sus servicios, que Ibaseta se negó a pagarle argumentando que era contrario a lo que se usaba en Mutriku y en toda Gipuzkoa y que para las singladuras de Canarias a Venecia y de allí a Sicilia tuvieron que contratar otros pilotos lemanes. De todas maneras, la sentencia fue favorable a Urquiza quien había demostrado que la contratación de los lemanes solía ser a cargo de los comerciantes, dueños de las mercancías. Extremo que vuelve a evidenciar que la principal causa de las desavenencias entre ambos se debía a la inexistencia entre ambos de los necesarios lazos de confianza⁵¹⁴.

A partir de las décadas finales del siglo XVI en que, como se veía a la hora de analizar la evolución de la organización empresarial, la propiedad de las embarcaciones y la financiación de sus expediciones pasó a correr por cuenta de sociedades de unos pocos y pudientes comerciantes e inversores, el papel de las relaciones y vínculos de confianza con los oficiales de los barcos se acentuó. En lo sucesivo, fueron desapareciendo las figuras del propietario-maestre y del capitán-armador de las embarcaciones y éstas eran comandadas por un conjunto de oficiales de confianza asalariados. Por ejemplo, en 1599 Antonio de Zuazola, vecino de Azkoitia, y el maestre constructor Juan de Arriola, vecino de Zumaia, propietarios de la recién construida nao *Nuestra Señora de Arançaçu* encomendaron su administración a Sebastián de Ondarza, vecino de Zumaia. Ondarza, persona de confianza de ambos propietarios, se encargó hasta abril de 1600 de la contratación de mercancías, dirigió el viaje a Sevilla y, tras 16 meses de estancia en esta ciudad al frente de la nao, negoció su venta en 1601⁵¹⁵.

Las relaciones entre los propietarios y las tripulaciones de las embarcaciones dedicadas al

513 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/13/42.

514 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 47.

515 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 594.

comercio naval continuaron rigiéndose mediante los lazos y vínculos de confianza, incluso en las grandes compañías como la de Caracas. Tal como se ha constatado en el caso de las pesquerías transoceánicas, también, en el caso del comercio naval dicha confianza se materializaba mediante la concesión a determinados tripulantes y oficiales de gratificaciones extras más allá de las soldadas correspondientes a su oficio. Por ejemplo, en los mercantes que a partir de la segunda mitad del siglo XVII se dedicaban al tráfico directo con Indias, de forma legal o ilegal, a determinados oficiales de a bordo se les concedían “gajes” o gratificaciones. Por ejemplo, a los contra maestres de los barcos destinados a Buenos Aires se les concedían como gajes los cueros de las reses que se mataban a bordo durante el viaje, quienes, a su vez, podían repartir los beneficios con otros oficiales de menor rango en función de la colaboración ofrecida durante el viaje. Así, en 1758 Agustín Pérez demandó en el tribunal de Corregimiento a Joseph Antonio de Garai, guardián y contra maestro respectivamente del navío de don Miguel de Escurrechea, la entrega de una parte de los 150 cueros de los gajes correspondientes al viaje de ida y vuelta entre Pasaia y Buenos Aires en que ejercieron dichos oficios⁵¹⁶.

La autorización para que los marineros de los mercantes comerciaran por cuenta propia con pequeñas cantidades de dinero y de mercancías constituía otro tipo de eficaz gratificación que contribuía al incremento de los vínculos entre las tripulaciones y los propietarios de las embarcaciones y constituía, al mismo tiempo, un buen incentivo de trabajo. Esta práctica empresarial protagonizada por los marineros fue consentida, incluso, en el seno de la Compañía de Caracas. Anteriormente ya se ha mencionado el caso del préstamo de 500 pesos efectuado por Ignacio de Aguirresaroe, vecino de Usurbil, a don Joseph Antonio de Labarta, piloto del navío *San Ignacio* de la Compañía de Caracas, vecino de San Sebastián, una parte para su empleo en la adquisición del equipaje que precisaba para el viaje y la otra para la

516 El guardián Agustín Pérez declaraba “...que mi parte a navegado en el navio de Don Miguel de Escurrechea que salio del puerto del Pasaje y a estado en Buenos Aires en el mismo navio con el empleo de Guardian y por ser gajes pertenecientes a dicho empleo los cueros de las reses que se mataban en dicho navio tubo mi parte ciento y cinquenta cueros de dichos reses y haviendose restituido a la ciudad de Cadiz en dicho navio y halladose enfermo mi parte encargo y suplico a Joseph Antonio de Garai contra maestro del mismo navio que cuidase de dichos cueros y los vendiese ofreciendole mi parte repartir la mitad de su importe y aunque dicho Garai se encargo del cuidado de los cueros diciendo que tenia mercader que los comprase y es cierto que los vendio en dicha ciudad de Cadiz no trata de entregar su importe a mi parte pretestando que no los vendio todos y suponiendo que algunos que vendio fueron a precio de diez y seis reales de vellon cada uno siendo asi que cada cuero valia quando menos ocho pesos y hubiera havido quien diese esta cantidad...”.

A lo que el contra maestro Joseph Antonio de Garai replicó que, “...es inciertto lo que supone ser gajes del guardian si solo del contra maestre los cueros, pues es gracia que hazen los amos a los contra maestres, y no a los guardianes, y en caso que el contra maestre quiera hazer alguna gracia al guardian, y esto es quando se haiudan uno al otro, y es cierto que al quarto dia de haber arribado al Brasil, saltto el demandante en ttierra, y enfermó por su gusto en el que vino asi enfermo en ttodo // (fol. r.) el viaje y tteniendo obligacion como el declarante a la descarga del navio no lo hizo por haver salttado en tierra al segundo dia para curarse del Galico, y despues de resttablecido aver asi hubiera parecido lo que no hizo...”.

En otra declaración añadía “...que siendo dichos cueros como una gratificacion y recompensa del mucho trabajo del contra maestro no aviendo sido dicho Guardian su socio en esta incomodidad tampoco lo deve ser en participar la utilidad y beneficio...”. En suma, la satisfacción de sus deseos carnales en la escala que hicieron en Brasil resultó muy cara para el guardián Agustín Pérez, quien, además de infectarse de sífilis, perdió su derecho a las gratificaciones, tal como reconocía la sentencia, por no haber colaborado con el contra maestro en las tareas de a bordo, impedido por el malestar de la enfermedad (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 3066).

compra de coloniales en Venezuela⁵¹⁷. Llama la atención que los marineros empleaban unos procedimientos empresariales idénticos a los observados en los grandes comerciantes, recurriendo a sus redes de relaciones y vínculos de confianza para materializar sus pequeñas operaciones mercantiles. Por ejemplo, en 1789 se suscitó en el tribunal del Corregimiento un pleito a raíz de la demanda del importe de 2.596 reales de vellón solicitada por doña Clara de Añorga en contra de don Joaquín de Aguinaga, guardián de uno de los barcos de la Compañía de Caracas, ambos vecinos de Pasaia. El motivo de la disputa era que doña Clara entregó a don Joaquín varias mercancías, consistentes en cuatro piezas de tafetán y seis capas, de parte de su hermana doña Francisca Xaviera de Añorga, vecina de San Sebastián, para que las vendiese en Venezuela con el acuerdo de que repartirían los beneficios a medias. Pero tuvo tiempo tan sólo para vender una de las capas y el resto de las mercancías las dejó a cargo de su sobrino Miguel Ignacio Priegue que residía en Caracas. Don Joaquín alegó que no debía nada a doña Clara, pues a su regreso de Venezuela le llegó la noticia de la quiebra y del fallecimiento de su sobrino. Ante ello, el Corregidor sentenció la ejecución de la deuda en los bienes de María Ignacia de Aguinaga, madre del difunto⁵¹⁸.

8.3.1.2.2. Mercados de capitales y de socios

Las mencionadas transformaciones experimentadas por la organización empresarial a partir de las décadas finales del siglo XVI tuvieron su reflejo en la evolución experimentada por los mercados de contratación de compañías y de capitales. Como poco antes se comentaba, fue fruto de la evolución paralela experimentada por la estructura empresarial, consistente en la progresiva concentración y jerarquización de la actividad empresarial en manos de una cada vez más reducida élite de grandes comerciantes e inversores navales. En suma, se trataba de un proceso de mercantilización de la economía en el que el resto de las actividades marítimas, progresivamente, se sometían a los dictados, los intereses y las prácticas correspondientes al comercio. Proceso lógico si se tiene en cuenta que el éxito de todo negocio relacionado con cualquiera de las actividades marítimas en curso dependía de la óptima comercialización de sus productos, ya fuese pescado, grasa de ballena, o embarcaciones, ya las presas capturadas por los corsarios.

Durante gran parte del siglo XVI junto a los comerciantes del litoral guipuzcoano que participaban en las redes de comercio internacional, existía un importante conjunto de propietarios de embarcaciones de distintas características y dimensiones, adecuadas a las diversas actividades en que eran empleadas. Se producía una clara separación entre los propietarios de las embarcaciones y los armadores o poseedores de capital que armaban o asumían los gastos de las diversas expediciones para las que se aprestaban las naves. Ambas partes, frecuentemente, debían recurrir a la obtención de más o menos cuantiosos préstamos para hacer frente, respectivamente, a los gastos de apresto de las embarcaciones y de la adquisición de los víveres y pertrechos necesarios en su armazón. En el caso de la construcción de grandes barcos destinados a su venta la iniciativa partía de los propietarios de la madera quienes, en consecuencia, debían contratar los servicios de los maestros

517 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 2327.

518 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 4173.

constructores y demás oficios relacionados y recurrir a la obtención de préstamos. Hasta las últimas décadas del siglo XVI aunque los principales inversores en las distintas actividades pertenecían a la élite de grandes comerciantes e, incluso, de grandes propietarios de tierras y ferrerías, algunos pertenecientes a linajes de Parientes Mayores, se constata la participación también de parte importante de los habitantes del litoral, pertenecientes a sectores sociales de muy diversa extracción. Barkham, en su estudio sobre la estructura empresarial de la actividad de la construcción naval en Zumaia, calcula que entre 1560 y 1600 participó en torno al tercio o la mitad de la población masculina de dicha villa, aunque es cierto que más del 70% del tonelaje construido fue financiado por una minoría de siete grandes comerciantes y propietarios de tierras⁵¹⁹.

El elemento de unión que permitía la articulación del amplio y variado abanico de participantes en las empresas marítimas eran los vínculos de parentesco, amistad, vecindad y dependencia existentes entre sí. A este respecto y volviendo al estudio de Barkham es muy significativo el hecho de que más del 80% del tonelaje construido en Zumaia fuese financiado por capital propio. La participación de capitales no zumaianos alcanzó a cubrir tan sólo el 8'5% del tonelaje. Señala, además, que los inversores foráneos, vecinos en su mayoría de otras localidades de Gipuzkoa y Bizkaia, participaban mediante “consorcios” establecidos con vecinos de Zumaia⁵²⁰. La documentación consultada contiene abundantes casos que pueden servir de exponente de la función capital de las relaciones personales y de los vínculos en el funcionamiento en esta época de la estructura empresarial del litoral. Por ejemplo, en 1565 los vecinos de Mutriku participaron en el armamento, de al menos, diez pesqueros destinados a Terranova, de los cuales tres fueron aprestados en la propia villa. Eran el galeón *Santa María de la Encarnación*, propia de Juan Martínez de Amilibia, fletada por el capitán-armador Gregorio de Sarasua para la pesca de bacalao en Terranova, la nao *Los Tres Reyes*, de Andrés de Alzola, fletada por el capitán-armador Juan de Cigaran, ambos vecinos de Deba, para la captura de ballenas, también en Terranova, y el galeón *La Magdalena*, perteneciente a Jacobe de Ibaseta, fletada por el capitán-armador Juan López de Ibaseta. Todos ellos eran vecinos de Mutriku y Deba, lo cual es ya muy significativo acerca de los vínculos que entre ellos podrían existir, especialmente, en el último de los casos señalados. Pero las relaciones de vecindad y de confianza se hacen más patentes atendiendo al conjunto de préstamos que se otorgaron en beneficio de los armadores, oficiales y marinería de estas embarcaciones. Entre todos ellos formaban una estrecha maraña de relaciones y vínculos de confianza, base de la estructura empresarial de Mutriku. Efectivamente, el empresariado de esta villa no se limitaba a los pocos armadores y propietarios de las embarcaciones, sino que las prácticas empresariales generadas en torno al armamento de estos tres pesqueros debieron extenderse a parte importante de los vecinos. A través de la documentación se puede llegar a obtener un reflejo de aquella realidad, pues hay que tener en cuenta que quienes recurrieron al establecimiento de contratos ante escribano debieron ser una minoría. En total son un conjunto de 22 escrituras las otorgadas en Mutriku en 1565 en torno al armamento de estas tres embarcaciones⁵²¹.

519 BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaya...”, op. cit., pp. 216-236.

520 BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaya...”, op. cit., pp. 237-241.

521 A.H.P.G., 1/2579.

En el caso del galeón *Santa María de la Encarnación*, se concedieron un total de 11 préstamos en beneficio de distintos miembros de su tripulación. El maestre de a bordo, Juan de Busturia, fue beneficiado por un préstamo concedido por Esteban de Lete. El contramaestre Pedro de Armendia obtuvo otro préstamo otorgado por Martín Ruiz de Bidazabal. El marinero Juan Pérez de Echaniz obtuvo sendos préstamos concedidos por Juan de Aportategui y Martín de Curucelaegui. Es importante señalar que este Juan Pérez de Echaniz, que ejercía de marinero en este viaje a Terranova, era el propietario del galeón *Santa María*, a la sazón, navegando hacia Sevilla cargado de hierro, para cuya expedición debió recurrir a la obtención de otro préstamo de 100 ducados de oro dado por Miguel de Recabarren. Al mismo tiempo, uno de sus prestamistas, el mencionado Martín de Curucelaegui se embarcó de marinero en el galeón *La Madalena*, otro de los tres pesqueros aprestados en Mutriku para Terranova. Pero lo más sorprendente es que este Curucelaegui, que como se ha visto actuaba también como prestamista, fue beneficiado para su propio viaje por otro préstamo concedido por el antes citado Martín Ruiz de Bidazabal. Ello infunde la sospecha de que el objeto de estos préstamos obtenidos y otorgados por los marineros “rasos” no era el de cubrir sus penurias económicas sino el de diversificar las fuentes de sus ingresos y beneficios, actuando al mismo tiempo como empleados y como empresarios. Martín Ruiz de Bidazabal aparece como uno de los principales prestamistas de Mutriku, pues, además de los citados, otorgó más préstamos a otros marineros del galeón *La Madalena*, concretamente, a Antón de Ameza, padre del marinero San Juan de Beorrosorose, y a Pascual de Ansola. Además, concedió otro préstamo a Juan de Cigaran, vecino de Deba, capitán-armador de la nao *Los Tres Reyes*, la tercera embarcación aprestada en Mutriku para Terranova.

Volviendo a la tripulación de la *Santa María de la Encarnación*, los marineros Juan de Corostola el joven, Domingo de Ansola, Juan López de Galdona y Juan de Gardaza fueron beneficiados con sus respectivos préstamos concedidos por María Nicolás de Iburguren. El último de los citados, Juan de Gardaza, obtuvo, además, otro préstamo otorgado por Martín de Alzolabea. La prestamista María Nicolás de Iburguren, además de los citados, concedió otro préstamo a Pedro de Segura y María Juan de Armencha, padres de Francisco de Segura, que embarcó de marinero en el galeón *La Madalena*. Estos préstamos concedidos a los padres de algunos marineros son buena prueba de la capital importancia de los vínculos y relaciones fundamentadas sobre la reputación de las personas. De manera que en aquellos casos en que algunos marineros, por su juventud o por desconocimiento, no gozasen ni de la reputación ni de los vínculos y relaciones de confianza necesarios intervenían sus padres, dotados de tales requisitos, para la obtención de los préstamos. La importancia capital de estos factores se hace más patente en el préstamo concedido a San Juan de Oleaga, piloto del *Santa María de la Encarnación*, por Pedro de Corostola. Entre todos los préstamos escriturados en Mutriku en 1565 éste es el único caso en el que el perceptor precisó de un fiador. La presencia del fiador no se debe a que Pedro de Corostola fuese especialmente desconfiado, pues al mismo tiempo concedió otro préstamo sin asistencia alguna de fiador a Juan de Gaztañeta, marinero en la tripulación del galeón *La Madalena*. La única, pero decisiva, diferencia existente entre el piloto San Juan de Oleaga y el resto de los marineros y oficiales hasta ahora mencionados, consistía en que no era vecino de Mutriku, sino de Natxitua, población del señorío de Bizkaia. Es decir, no gozaba, por desconocimiento, de la reputación ni de las relaciones y vínculos de vecindad, amistad e, incluso, parentela que unía a los prestamistas con los

beneficiarios de sus créditos. Significativamente, el fiador presentado por San Juan de Oleaga no fue otro que Gregorio de Sarasua, capitán-armador del *Santa María de la Encarnación*, en la que se disponía a ejercer de piloto. Tal como se desprende de la lectura de la carta de fletamento suscrita entre el capitán Gregorio de Sarasua y Juan Martínez de Amilibia, armador y propietario respectivamente del galeón, la contratación del piloto más otros 65 miembros de su tripulación, excepción hecha del maestre, contra maestre, carpintero y calafate, correspondió al primero. En suma, queda probada la existencia de algún vínculo o relación de confianza entre el capitán Gregorio de Sarasua y el piloto San Juan de Oleaga, quien, a pesar de su condición de forastero, fue preferido por el capitán entre todos los demás pilotos existentes en Mutriku. En el caso del galeón *La Magdalena*, además de los casos mencionados hasta el momento, también, otros marineros obtuvieron sus préstamos sin que hiciera falta la intermediación de fiador alguno. Concretamente, el marinero Martín de Segura el mayor, obtuvo sendos préstamos de Hurtuno de Iraebaneta y Juan de Celayeta, y los marineros Juan de Garduza, Sebastián de Iturbe y Pascual de Arriaga de los prestamistas Pedro de la Plaza, Martín de Burbua y Hurtuno de Beorrosorose, respectivamente.

Además de los tres pesqueros citados, el empresariado de Mutriku participó en 1565 activamente en el apresto, fuera de la villa, de otros barcos destinados también a Terranova. Concretamente, los prestamistas de Mutriku, Juan de Ibiur y Sebastián de Aguirre el menor, concedieron préstamos, respectivamente, a Antón de Irrazabal y Asencio de Alzola, vecinos de Deba, dueños a tercias con otro socio del galeón *Santa Catalina*, que se estaba aprestando en dicha localidad con destino a la pesca de bacalao en Terranova, fletada por el capitán-armador Íñigo de Ibartola, también, vecino de Deba⁵²². Otra prestamista, doña María Nicolás de la Herrería, concedió un préstamo a Juan López de Astigarribia, hijo de Aparicio de Astigarribia y de doña Gracia de Zumaya, todos vecinos de Mutriku, que se embarcó de marinero en dicho galeón. En este caso, la existencia de algún tipo de vínculo entre los otorgantes se puede intuir del hecho de su pertenencia a linajes de elevada extracción social, atestiguada por los tratamientos de “doña”, como los Astigarribia o los Zumaya, ambos de Parientes Mayores. La existencia de vínculos y relaciones de confianza se hacen aún más expresivos en otros casos. Por ejemplo, Jorge de Ibier, vecino de Mutriku, capitán-armador del galeón *Nuestra Señora de la Encina*, propiedad de Lope de Casal, vecino de Portugalete, que se aprestaba en Getaria con destino a la pesca de bacalao en Terranova, recurrió a la obtención de varios préstamos, concedidos por diversos prestamistas. Mediante los pocos datos contenidos en las escrituras se puede intuir la existencia de lazos de confianza entre los otorgantes. Así, entre los prestamistas se citan a algunos con quienes mantenía relaciones evidentes como San Juan de Ascarza y Domingo de Asterriza⁵²³, maestre y piloto del galeón,

522 Asencio de Alzola firmó dos escrituras de fletamiento, el primero con Juan Díaz de Aguirre, vecino de Deba, quien en nombre de Gaspar de Burgos Polanco y Juan Díaz de Loyola, mercaderes de Burgos, transportaría a Lisboa 26 barricas de herrajes y clavazón remitidos a Antonio Díaz, residente en Lisboa. El segundo con Íñigo de Ibartola para que desde Lisboa zarpara hacia Terranova, tras cargar la sal que precisaban para curar el bacalao. El capitán Íñigo de Ibartola armó el galeón en compañía con Martín de Zumeta, despensero de a bordo y, además, embarcaron varias partidas de sidra a cuyos propietarios se comprometieron a pagar lo procedido (A.H.P.G., 2/1898).

523 Domingo de Asterriza era propietario del galeón *Santa Lucía*, recién adquirido a Domingo de Garate y Juan de Cigaran, vecinos de Deba, éste último capitán-armador del galeón *Los Tres Reyes*. El *Santa Lucía* se aprestó en Mutriku con destino a Flandes cargado de grasa de ballena. Juan de Espila, vecino de Deba, además de 58 barricas propias, cargó en el galeón otras 40 barricas de Juan de Igara, vecino de Oñati, diez de Íñigo de Arriola, vecino de

respectivamente. En otros casos no es fácil descubrir la existencia de lazo alguno como en los préstamos concedidos por Juan de Astanza, Miguel de Aguirre el mozo, o el bachiller Juan Ochoa de Berriatua, aunque no deja de ser significativo el que todos ellos fuesen vecinos de Mutriku. Otro de los prestamistas, Juan Aguirre de Cendoya, era vecino de Azkoitia, villa del interior guipuzcoano, pero en este caso la distancia no fue motivo para que Cendoya concediera el préstamo sin el concurso de fiador alguno, lo cual es bastante significativo acerca del crédito que le merecía el capitán Jorge de Ibier.

Este último caso contrasta con el anteriormente citado préstamo concedido por Pedro de Corostola al piloto del galeón *Santa María de la Encarnación*, en el que la circunstancia de ser oriundo de Bizkaia motivó la presencia de un fiador de reconocido prestigio y crédito. En cambio, el mismo Pedro de Corostola prestaba al mismo tiempo dinero a Martín Ochoa de Irarrazabal, vecino de Deba, dueño del galeón *Santa Lucia*, aprestándose en dicha villa con destino a la captura de ballenas en Terranova, sin la asistencia de fiador alguno a pesar de ser, también, forastero en Mutriku. El capitán-armador de esta expedición fue Miguel de Cerain, vecino de Mutriku. Este hecho es un signo evidente de la existencia de relaciones de confianza entre ambos; por otra parte Martín Ochoa de Irarrazabal era un gran comerciante de reconocido prestigio en Deba, dueño de una lonja e interesado en multitud de negocios y actividades⁵²⁴. Además obtuvo otro préstamo concedido por Pedro de la Plaza, prestamista de Mutriku quien junto a Pedro de Corostola figuraba prestando dinero a marineros del anteriormente comentado caso del galeón *La Madalena*, aprestado en Mutriku.

La importancia de los vínculos y de la reputación, así como la función de diversificación atribuida anteriormente a estas inversiones se hacen evidentes en un préstamo obtenido en Mutriku por Pedro Ochoa de Arriola, vecino de Deba, capitán-armador del galeón *Nuestra Señora de la Candelaria*, propiedad de Juan de Montellano y Martín de Aparicio, que se aprestaba en Portugalete destinado a la captura de ballenas en Terranova. Fueron sus prestamistas Gregorio de Curucelaegui y su hijo Martín, anteriormente citado como prestamista de un marinero del galeón *Santa María de la Encarnación* y él mismo embarcado de marinero en el galeón *La Madalena*, para cuya expedición obtuvo a su vez un préstamo de Martín Ruiz de Bidazabal. Aunque Pedro Ochoa de Arriola era otro gran comerciante de reconocido prestigio de Deba, no debía mantener vínculo o relación de confianza reseñable con los Curucelaegui, pues debió recurrir a presentar un fiador. Era éste Juan de Cigaran, capitán-armador de la nao *Los Tres Reyes*, quien, aunque era, también, vecino de Deba, gozaba de al menos un lazo o vínculo con los citados Curucelaegui, el de haber percibido otro crédito de un prestamista común: Martín Ruiz de Bidazabal. El que este prestamista se fiara del capitán Juan de Cigaran, igual que lo hacía con él, debió convencer a Miguel de Curucelaegui y a su padre acerca de su buena reputación y, por extensión, de la de Pedro

Deba, dos de Domingo de Goicoa y cuatro de Juan de Arriola, Domingo de Ganchegui y Juan de Areztondo. Espila se comprometió al transporte y venta en Flandes de todas las barricas, que hacían un total de 110 (A.H.P.G., 2/1898).

524 Prueba de ello, este mismo año fletó en nombre de Juan Pérez de Ugarte, comerciante de Vitoria, el galeón *Santa María*, propiedad de Juan de Ugarte, vecino de Deba, y de Juan de Uribe, de Lekeitio (Bizkaia), que se hallaba en esta última villa, para transportar a Middelburg o Amberes un cargamento de grasa de ballena. Además, Juan Pérez de Ugarte concedió a los propietarios del galeón un préstamo de 50 ducados para completar su apresto, a devolver en su destino a Francisco Ruiz de Esgara, a quien iban consignadas las grasas (A.H.P.G., 2/1898).

Ochoa de Arriola. Prueba de la extendida buena fama de Arriola, obtuvo otro préstamo, concedido por Juan de Errazti, vecino de Azkoitia, sin intervención alguna de fiador⁵²⁵.

A partir de las décadas finales del siglo XVI, consta que se produjo un doble proceso de formación de una élite empresarial, integrada por grandes comerciantes e inversores navales, y de concentración de la actividad empresarial anexa a las principales y más lucrativas actividades en unas pocas plazas, especialmente en San Sebastián. Es ésta una derivación connatural a la evolución experimentada por las actividades marítimas a lo largo del siglo XVI: la decadencia del transporte marítimo, la principal de las actividades marítimas hasta las décadas iniciales del siglo XVI, coincidió con el progresivo fortalecimiento de las actividades productivas -de las pesquerías transoceánicas con el descubrimiento de Terranova, de la pesca del litoral con la aplicación de innovaciones como el escabeche y de la construcción naval con el crecimiento de la demanda de barcos de cada vez mayores dimensiones-. La necesidad de comercializar los productos derivados del ejercicio de estas actividades y la precisión de mayores volúmenes de capital de explotación derivó en que se fueran conjuntando los intereses comerciales con las de las restantes actividades marítimas. Esta relación no era horizontal sino jerárquica, de manera que, progresivamente, el futuro devenir de las actividades marítimas dependería de los intereses de una reducida élite de comerciantes-inversores.

Desde el punto de vista de la organización de las empresas esta transformación se manifestó en la progresiva sustitución de las figuras separadas de propietarios de embarcaciones, armadores, comerciantes e inversores por sociedades de empresarios que asumían de manera íntegra todos los aspectos de la gestión empresarial de las distintas actividades: compartían la propiedad sobre las embarcaciones y demás medios productivos, se encargaban del armamento de las expediciones y de la contratación del personal necesario en los procesos productivos y comercializaban los resultados por medio de las redes de tráfico mercantil en que participaban. En suma, en lo sucesivo una élite empresarial de comerciantes-inversores, merced a sus dilatadas redes de relaciones y vínculos de distinta naturaleza y extensión geográfica, controlaría y, al mismo tiempo, integraría los distintos mercados de los que dependía el funcionamiento de las distintas actividades marítimas: desde los mercados locales de contratación de mano de obra y de determinadas materias primas hasta los distintos niveles de mercados comerciales y de contratación de capitales -local, provincial, internacional-. Esta conjunción jerárquica de los intereses comerciales y los de las restantes actividades se puede interpretar como la culminación del proceso de transformación de los transportistas en comerciantes que según García de Cortázar tuvo su inicio hacia mediados del siglo XV⁵²⁶.

Estas transformaciones son reseñables en todas las actividades marítimas. En el caso de la pesca del litoral, ya se han descrito en el capítulo correspondiente las actividades de las empresas dedicadas, principalmente, a la elaboración de escabeches de besugo, sobre todo, en Mutriku y Getaria. En esta última villa, por ejemplo, la actividad fue protagonizada por linajes como los Campos, Basurto, Arpa, etc., quienes partiendo del arrendamiento de las

525 A.H.P.G., 2/1898.

526 GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV...* op. cit., pp. 183-195, 244-261.

pesquerías municipales aplicaron la técnica del escabeche desde los inicios de la década de los 80 del siglo XVI, presumiblemente, al principio para el aprovechamiento de los excedentes de determinadas capturas, como del albur o mújol, que hasta entonces se comercializaban en fresco⁵²⁷. Pronto aplicaron el nuevo procedimiento conservero para las capturas excedentarias de besugo, lo que supuso una revolución de la pesca del litoral. Los escabecheros asentados en Getaria y Mutriku sustentaron su éxito en las relaciones y vínculos que mantenían, tanto con los pescadores locales y foráneos -caso de los procedentes de Pasaia- vital para el surtido del pescado necesario, como con socios asentados en importantes plazas comerciales del interior, como Vitoria, que se encargaban de la comercialización del escabeche en el interior peninsular⁵²⁸.

Tal como se ha podido constatar a la hora de analizar la organización empresarial, las empresas dedicadas a las restantes actividades marítimas, las más lucrativas también serían en lo sucesivo dirigidas por grandes comerciantes-inversores que actuaban en solitario o asociados según los casos. Una de las principales características de estas empresas y empresarios era su dedicación de manera simultánea a distintas actividades marítimas, posibilitada merced a las amplias redes de relaciones y vínculos de todo tipo en las que se integraban. Por ejemplo y volviendo a las pesquerías transoceánicas, en adelante, la flota pesquera guipuzcoana, mayoritariamente concentrada en Pasaia, sería dirigida por un conjunto de sociedades, integradas por socios que compartían la propiedad y el armamento de los pesqueros, aunque al frente de la dirección de cada sociedad figuraba siempre un sólo empresario. De igual modo, los pesqueros labortanos que invernaban en Pasaia eran también administrados por factores o consignatarios que se encargaban de gestionar su armamento y avituallamiento. Por ejemplo, los empresarios que en 1681 dirigían las sociedades armadoras de los 12 pesqueros de la flota ballenera y bacaladera guipuzcoana eran: don Tomás de Eugui administrador de los balleneros *Rompe banchas* y *El Conboy*, el capitán Pedro de Lazcamburu del ballenero *San Felipe* y de un bacaladero, don Felipe Dubois de los balleneros *Concepción* y *Pingue viejo*, don Gabriel de Zubicoeta del ballenero *Santa Rosa*, Jerónimo de Arrieta de un bacaladero, el capitán Alberto de Zuaznabar del bacaladero *Chastero* y Martín de Lanz del ballenero *San Martín* y un bacaladero. Este último actuaba al mismo tiempo como factor o consignatario de un ballenero labortano, al igual que un selecto conjunto de comerciantes e inversores en actividades pesqueras de San Sebastián, bajo cuya consignación se hallaba la flota de 15 pesqueros labortanos que aquel año invernó en Pasaia: Enrique Seseman, gran comerciante de origen alemán, era consignatario de dos bacaladeros y un ballenero labortanos, Miguel de Illarregui de dos balleneros y dos bacaladeros, Ignacio de Iturrieta de un ballenero y de otro bacaladero, los Atocha de un ballenero y un bacaladero, Pedro de Zaldibia de un ballenero y Gerardo Vansitart, comerciante de origen flamenco, de un ballenero y otro bacaladero⁵²⁹.

527 Las primeras referencias de la aplicación de este sistema provienen de una queja proferida ante la Diputación, congregada en Azkoitia a finales de 1583 (DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit. Azkoitia 29 Abril 1583/25 Enero 1584). Azpiazu señala que la introducción del escabeche se produjo en fecha posterior a 1580 (AZPIAZU, J.A.: "Las conservas de pescado en Gipuzkoa...", op. cit., p. 59).

528 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/13 (P6D4); CO UEJ 246; CO ECI 1219; CO UEJ 141.

529 A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 91.

A modo de ejemplo, los vínculos establecidos entre los Beroiz de San Sebastián y los Portu o Puerto de Zarautz son realmente ilustrativos acerca de su capital importancia. El capitán Francisco de Beroiz, aunque relacionado desde inicios del siglo XVII en negocios mercantiles de ámbito internacional, como la importación de linazas⁵³⁰, destacaba por ser un activo inversor en la construcción, especialmente, de grandes galeones destinados a su venta en Andalucía. Así, en 1613 aparece, junto con Martín de Arriola, Agustín de Saldías, Juan López de Araiz Arriola, Esteban de Yguiniz y Juan de Amezqueta, reputados de “fabricadores” de naos de Gipuzkoa, al frente de las gestiones emprendidas en las instituciones provinciales para conseguir que se presionara en la Corte para que en Sevilla se respetara la preeminencia de los barcos construidos en Gipuzkoa⁵³¹. Su matrimonio con doña Mariana de Portu, vecina de Zarautz e hija del capitán Juan Beltrán del Puerto o Portu, fue providencial para el éxito de su principal ocupación -la construcción de grandes buques- y para apuntalar el futuro de los miembros del linaje de los Beroiz, que, efectivamente, continuaron ocupando una posición de primer orden en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa durante casi dos siglos. Su cuñado el capitán Juan Beltrán de Portu, vecino de Zarautz, era activo comerciante que fundamentaba sus intercambios mercantiles en la exportación de hierro a Sevilla. Consta, además, su participación desde fines del siglo XVI en la inversión de capitales en la construcción de grandes barcos con destino a la Carrera de Indias. Al menos desde 1607 era socio de Francisco de Igarza, Domingo Pérez de Arandia y Juan Martínez de Zandategui, vecinos de Azpeitia, y del bachiller don Juan de Rivera, de Irun, en una “compañía de hierro”, dedicada a la exportación de esta mercancía a Sevilla, para lo que contaban con una casa en la calle Castro de la citada ciudad. En 1611 y en 1616 renovaron el contrato de esta compañía que mantuvo su giro hasta 1620 en que fenecieron sus cuentas. Así, consta que al menos para 1609 participaba en negocios de compraventa de hierro en Gipuzkoa, actividad que culminó en 1612 con la adquisición de la propiedad de la ferrería de Basobelz de Zarautz. Aparte de esta compañía contaba en Sevilla con un factor, Juan de Aranguren, encargado de gestionar sus negocios particulares⁵³².

Todos estos negocios y actividades se apoyaban en una privilegiada red de relaciones y vínculos en la que se hallaba integrado el capitán Juan Beltrán de Portu. Ya en 1599 fue Juan López de Zarautz, Pagador de la Avería de la Carrera de Indias en Sevilla y jefe del poderoso linaje homónimo de Parientes Mayores de Getaria, vecino de esta villa y de Zarautz, uno de los apoderados por Juan Beltrán de Portu para que vendiera en Sevilla la tercera parte que le pertenecía en la propiedad del galeón *Nuestra Señora del Rosario*. En años posteriores continuaron en activo estos vínculos con personajes claves en la administración de la Carrera de Indias, como es el caso de Antonio de Villalpando, a quien todos los años le entregaba una gratificación o tributo de 75.000 maravedíes por sus favores. Estos tributos o sobornos eran de gran efectividad a la hora de mantener vivas las relaciones personales e influencias y, en

530 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/22.

531 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/28.

532 A.H.P.G., 2/3023; 2/3044; 2/3046; 2/3047; 2/3048; 2/3051; 2/3054; 2/3055; 2/3078; 2/3085. Véanse: ARAGÓN RUANO, A.-ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*, op. cit., pp. 49-55.

suma, para procurar el éxito de sus negocios. Por ejemplo, en 1626 su yerno el capitán Francisco de Beroiz daba poder a Martín de Amezqueta para que en su nombre “...*pueda dar y ofresçer mill ducados en moneda de vellon a la perssona que se encargare de solliçitar que la corona de Portugal y perssonas a cuyo cargo fuere, elixa y compre el galeon nombrado San Francisco de que es dueno el dicho capitan Françisco de Veroiz...*”⁵³³. Estos vínculos y relaciones que unía a los comerciantes guipuzcoanos con oficiales de vital importancia en la administración de la Carrera de Indias explican que, en contra de toda lógica económica, los constructores vasco-cantábricos, en este caso guipuzcoanos, consiguieran el predominio en la construcción de buques necesarios en la Carrera de Indias y en la Armada real⁵³⁴.

La importancia capital de estas relaciones y vínculos basados en el crédito y buen nombre se hace aún más expresa teniendo en cuenta que el capitán Juan Beltrán de Portu era primo carnal, primo-hermano, de don Juan de Mancisidor, Secretario con Felipe III del Consejo de los Estados de Flandes, de quien consta que en 1613 era poderhabiente de sus negocios en Gipuzkoa. Los vínculos familiares y personales que Juan Beltrán de Portu mantenía con el Secretario Mancisidor, además de constituir una puerta de acceso a las esferas más elevadas del poder de la Monarquía, le permitieron el acceso a importantes privilegios y a nuevos vínculos que contribuían a acrecentar su crédito, reputación y riqueza, especialmente dentro de Gipuzkoa. Así, por una parte, obtuvo una renta vitalicia de 500.000 maravedíes anuales sobre el almojarifazgo y las alcabalas de Sevilla, lo que debió contribuir enormemente en la ampliación de su crédito en aquella ciudad⁵³⁵. Por otra, como poderhabiente del Secretario Mancisidor, una de las misiones que llevó a cabo en Gipuzkoa fue la de dirigir las obras de construcción del convento franciscano de San Juan Bautista de Zarautz, fundado por el Secretario en 1608. El capitán Portu se encargó, hasta su conclusión en 1626, de contratar a los distintos constructores y artistas que edificaron el convento con su iglesia y la capilla particular con el panteón del Secretario y sus descendientes, e inició en 1614 las obras del inconcluso palacio de estilo flamenco, mandado construir, también, por Mancisidor⁵³⁶. Esta capilla con su enterramiento pasaría a manos de los Portu, como herederos del Secretario Mancisidor y siglos después a los Oliden, quienes ostentaron su propiedad hasta bien entrado el siglo XX. Esta labor en pos de la extensión de la orden franciscana en la provincia de Gipuzkoa acarrió nuevas recompensas a Juan Beltrán de Portu, pues en 1620 figuraba como poderhabiente de la abadesa y monjas del convento de Santa Clara de Azkoitia, encargado de la cobranza de las rentas que este cenobio obtenía de las alcabalas de Errezil, Azkoitia, Azpeitia, San Sebastián, Amasa, Ordizia, Zumaia, Deba, Mutriku, Elgeta, Placencia de las Armas, Beasain, Elgoibar, Leintz-Gatzaga, Zarautz y Aia, es decir, de una parte importante de las principales plazas mercantiles, industriales y marítimas de Gipuzkoa⁵³⁷.

533 A.H.P.G., 2/3023; 2/3054; 2/3061.

534 Véase al respecto: SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 50-125.

535 A.H.P.G., 2/3067; 2/3076.

536 AURIZENEA, K.M.: *Síntesis histórico-monumental de la villa de Zarautz*. Zarautz: Ayuntamiento de Zarautz, 1987, t.II, pp. 104-109.

537 A.H.P.G., 2/3055.

A partir de 1615 los vínculos establecidos mediante matrimonio por el capitán Francisco de Beroiz con los Portu de Zarautz, fueron vitales para el fortalecimiento y ampliación de sus actividades empresariales, pues significó su agregación a una red de relaciones y vínculos que abarcaba desde parte importante del territorio guipuzcoano hasta Sevilla, Flandes y la Corte. En lo concerniente, exclusivamente, a las actividades marítimas, este vínculo proporcionó al capitán Francisco de Beroiz la posibilidad de ampliar sus actividades empresariales a las inmediaciones de Zarautz, Aia y Orio donde había ricos recursos forestales y un importante asentamiento de la industria ferrona y naval. De manera que la sociedad Beroiz-Portu fue una de las primeras en potenciar la especialización de la cuenca baja del Oria en la construcción de grandes buques destinados en gran parte a la Armada o a la Carrera de Indias. De manera que este comarca, como se ha señalado en varias ocasiones a lo largo de esta investigación, durante los siglos XVII y XVIII constituyó uno de los dos principales centros especializados en la construcción de grandes buques y de concentración de industrias auxiliares especializadas en la fabricación de efectos navales, como clavos, anclas, etc. Al mismo tiempo, potenciaron la especialización de las inmediaciones de Orio y Zarautz en la fabricación de pequeñas embarcaciones auxiliares de los grandes buques o destinados a actividades como la pesca, el transporte o el corso. La sociedad de los capitanes Francisco de Beroiz y Juan Beltrán de Portu destacó principalmente en la fabricación de galeones, de manera que los vínculos, las relaciones y el prestigio mutuos permitieron, respectivamente, a Portu participar en el negocio de la construcción naval y a Beroiz acceder a la disposición de nuevos ricos recursos forestales y de mano de obra especializada.

Así, en 1619 ambos socios figuran comprando importantes partidas de madera destinadas a la fabricación de un galeón⁵³⁸. En 1620 se concluyó la fabricación del galeón *San Juan Bautista* construido por el maestro constructor Domingo de Ayalde, vecino de Usurbil pero residente en Zarautz, en los astilleros de Chilicu de Zarautz, y fue arqueado en 600 toneladas por el Superintendente de Montes y Fábricas don Alonso de Idiaquez⁵³⁹. En 1621 Beroiz vendió la parte que le correspondía del galeón de lo que se encargó Miguel de Estrella, poderhabiente de sus negocios en Sevilla. Al mismo tiempo Beroiz se dedicó a la compra en los montes de Zarautz y Aia de importantes partidas de árboles trasmochos y bravos para la labra de curvatonos y tablonería, destinados a otro galeón que estaba construyendo en el astillero de Zudugarai, ubicado en la ribera del Oria, cerca de su desembocadura en el mar, en términos de Aia. Firmó, también, un concierto con el ferrón de la ferrería menor de Arrazubia (Aia) para que le surtiera de la clavetería que precisaba en su construcción, a cambio de la entrega de carbones que estaba elaborando en Zarautz con los despojos de los árboles derribados para la construcción del galeón⁵⁴⁰.

En años posteriores los vínculos familiares y de confianza mutua en que se sustentaba la sociedad Beroiz-Portu se fueron incrementando mediante sucesivos favores que

538 A.H.P.G., 2/3054.

539 A.H.P.G., 2/3055.

540 A.H.P.G., 2/3056.

contribuyeron al éxito de los negocios emprendidos por los miembros de ambos linajes. En 1620 Antonio de Beroiz, hijo natural del capitán Francisco de Beroiz se encargó de la obtención de dos censos, otorgados por el convento de San Agustín de Hernani, en beneficio de su padre y del capitán Juan Beltrán de Portu. Al año siguiente Juan Beltrán de Portu donó una casa a su yerno el capitán Francisco de Beroiz en pago de cierta cantidad que le debía. En 1624, fallecido ya el capitán Juan Beltrán de Portu -hecho acaecido en 1623- su hijo y heredero don Juan de Portu actuó como intermediario de su cuñado el capitán Francisco de Beroiz en la negociación de la compra de madera al señor de Laurgain para la construcción de otro galeón. Concretamente, el capitán Beroiz compró a Joan Beltrán de Amezqueta y Laurcain madera por valor de 5.500 reales de plata, mediante las condiciones y precios que “...seran conforme contiene una carta que don Joan de Portu le tiene escrita al dicho Joan Beltran de Laurcain...”. Al año siguiente, el capitán Francisco de Beroiz estrechó estas relaciones iniciadas con el señor de Laurgain, poseedor de grandes recursos forestales y de ferrerías muy cerca de los centros productivos del valle del Oria y de Zarautz, actuando como apoderado suyo en la entrega al convento de Santa Clara de Zarautz de la dote que asignó a su hija para que ingresara en la citada institución. Este mismo año de 1625 fueron el capitán Francisco de Beroiz y su esposa quienes hipotecaron todos sus bienes inmuebles que poseían en San Sebastián para que don Juan de Portu obtuviera un censo de 11.000 reales de plata. En 1633 era don Juan de Portu quien hipotecaba el juro anual que poseía sobre el almojarifazgo y las alcabalas de Sevilla para que su cuñado, el capitán Francisco de Beroiz, obtuviese un préstamo de 6.000 reales de plata necesarios para la construcción de un patache⁵⁴¹.

Consecuentemente los miembros de los linajes de Portu y de Beroiz continuaron obteniendo importantes beneficios merced a las relaciones de confianza que les vinculaba entre sí y con otras personas e instituciones ajenas. La sociedad formada entre Juan Beltrán de Portu y Francisco de Beroiz continuó rindiendo más beneficios en años posteriores. Así, con la madera que compró en 1624 Francisco de Beroiz al señor de Laurgain construyó y volvió a contratar nuevas compras de madera en los montes de Aia. En 1626 firmó un asiento con la Corona para la construcción de un nuevo galeón en el astillero de Alchirria de Aia. Parte importante de la madera necesaria fue suministrada por el señor de Laurgain, quien además le facilitó los servicios de carpintería del maese Miguel de Goroa, vecino de Asteasu, que por entonces se hallaba ocupado en la labra del retablo de la parroquia de San Miguel de Laurgain. Don Juan de Portu, por su parte, continuó hasta al menos la década de los 40 del siglo XVII al frente de los negocios heredados de su padre -explotación de la ferrería de Basobelz, exportación de hierro a Sevilla, ventas de naos en la citada ciudad, cobro de los juros, etc.-, participando, incluso en el corso, pues consta que en 1625 invirtió en la fabricación de una fragata corsaria⁵⁴². En suma, todo este conjunto de vínculos y relaciones de todo tipo fueron vitales, también en el futuro, para la buena marcha de los negocios emprendidos por los miembros del linaje de los Beroiz.

541 A.H.P.G., 2/3055; 2/3056; 2/3059; 2/3060; 2/3098.

542 A.H.P.G., 2/3061; 2/3065; 2/3097; 2/3098; 2/3076. / OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...*, op. cit., pp. 122.

8.3.1.2.3. Mercados de comercialización de los principales productos

De todo lo expuesto se deduce que el comercio constituía la actividad que articulaba todas las demás y las insertaba en las redes de relación y mercados indispensables para su funcionamiento y desarrollo. De manera que para alcanzar una mejor comprensión del funcionamiento de la estructura empresarial subyacente tras las actividades marítimas es indispensable fijarse en las características funcionales de las empresas dedicadas a la actividad mercantil. Es más, de forma paralela al proceso de concentración de las principales actividades marítimas en unos pocos puertos guipuzcoanos, desde las décadas finales del siglo XVI, progresivamente, sería la élite de grandes comerciantes e inversores la principal integrante de la estructura empresarial de las distintas actividades, de manera que poco a poco la evolución y funcionamiento de las restantes actividades se sometería a los dictados e intereses del comercio. Esta evolución se puede considerar que constituye una sencilla y natural tendencia de toda actividad económica en pos del abaratamiento de los costos. Efectivamente, los grandes comerciantes guipuzcoanos participaban activamente en redes comerciales, basadas en vínculos y relaciones de confianza, que permitían el abaratamiento de los costes de transacción, ya que las citadas redes se hallaban desplegadas por distintos territorios geográficamente alejados. Estas conexiones resultaban vitales para el funcionamiento de cualquier actividad marítima, tanto para la adquisición de las materias primas necesarias -madera, hierro, sal, vinagre, aceite, etc.- como para la venta de los resultados -grasa de ballena, bacalao, escabeches, barcos, etc.-. Efectivamente resultaba más barato la participación directa de los comerciantes en las distintas actividades que recurrir a la contratación de sus servicios de intermediación.

Esta realidad se pone de manifiesto observando los procedimientos de armamento y avituallamiento de los grandes pesqueros empleados a fines del siglo XVI. En 1598 diversos grandes comerciantes de Deba, San Sebastián e, incluso, labortanos avituallaban de trigo sus grandes pesqueros recurriendo a sus redes comerciales, basadas en vínculos y relaciones de confianza. Así, Juan Ramos de Irrarrazabal, comerciante y, a la sazón, alcalde de Deba, adquirió 150 fanegas de trigo a Juan Ortiz de Zarate, comerciante vitoriano, quien los encaminó con arrieros hasta Alzola a la lonja de Martín de Andonaegui. Este lonjero envió el cargamento en alas o gabarras hasta Deba. Tras recibir el cargamento de trigo Irrarrazabal contrató los servicios de varias mujeres, de oficio bizcocheras, que elaboraron el bizcocho, parte para avituallar una nao propia destinada a Terranova y parte para enviarlo a Miguel de Beroiz, comerciante de San Sebastián. San Juan de Arrarte, también comerciante de Deba, compró hasta 400 fanegas a varios comerciantes vitorianos como Pedro de Murguía, Ambrosio de Villanueva y Pedro de Iraola o naturales de Bergara como Martín de Galardi y Andrés de Amatiano, por entonces alcabalero de esa villa. Todos estos comerciantes transportaron los cargamentos de trigo comprados en Vitoria y Bergara a la lonja de Sebastián de Lizaranzu, en Alzola, quien los remitió a Deba. Arrarte, tras contratar los servicios de varias bizcocheras, fletó varias pinazas de Mutriku y Deba para que trasladaran el bizcocho a San Sebastián para los comerciantes Juaquín de Reten, Francisco de Arzu y Miguel de Beroiz. Por su parte, Juan Díaz de Arriola, otro comerciante de Deba, compró trigos de la misma procedencia y elaboró bizcocho para Juan de Amezqueta, vecino de San Sebastián, etc. Estas mismas redes comerciales, integradas por comerciantes y lonjeros de Vitoria, Bergara, Alzola, Deba, San Sebastián, etc., surtían, al mismo tiempo, de víveres a varios

pesqueros labortanos que se hallaban en Mutriku, San Sebastián, Hondarribia y San Juan de Luz, signo inequívoco de las estrechas relaciones y vínculos existentes entre los comerciantes de ambos lados de la frontera del Bidasoa⁵⁴³.

Consta que desde principios del siglo XVI los comerciantes asentados en las villas del litoral guipuzcoano se hallaban integrados en las rutas comerciales que conectaban los países del norte europeo con el interior peninsular y con Andalucía y Portugal. El principal mecanismo que posibilitaba estos intercambios eran los vínculos y relaciones de dependencia y confianza existentes entre los distintos agentes localizados en las diversas plazas mercantiles. Los comerciantes guipuzcoanos, como se ha podido observar en el caso de los Beroiz, podían negociar por cuenta propia, disponiendo de factores o encomenderos en otras plazas, y, al mismo tiempo, actuar como tales al servicio de otros comerciantes. Aunque en ocasiones los comisionistas, factores y demás negociadores por cuenta ajena son poco valorados por los historiadores, lo cierto es y ya se ha comentado antes que a lo largo de la Edad Moderna era una actividad muy ambicionada por los comerciantes, pues permitía la obtención de pingües beneficios sin asumir grandes riesgos, como si se tratara de verdaderas rentas. De hecho ésta era la base de funcionamiento de las renterías señoriales -particulares o municipales- en las que, además del pesaje de las mercancías y el cobro de rentas, se ofrecían servicios de almacenaje y de recogida y envío de mercancías ajenas.

Desde inicios del siglo XVI los grandes comerciantes, dedicados al por mayor, o “comerciantes de lonja” trataron en lo posible de sumar comisiones ofreciendo servicios de lonja o almacenaje. Es más, algunos grandes comerciantes llegaron incluso a construir grandes lonjas-palacios imitando las características arquitectónicas de las renterías señoriales, como es el caso de las construidas en el curso bajo del Deba por linajes de grandes comerciantes como los Alzola, Irarrazabal, Sasiola, Arriola, etc. Tanto es así que, como anteriormente se aludía, en 1555 llegaron a oponerse al establecimiento de una rentería municipal en Deba, argumentando que absorbería en su perjuicio todo el tráfico comercial que transcurría por esta vía⁵⁴⁴. Es más, aprovechaban cualquier oportunidad o circunstancia que pudiese propiciar un acercamiento a comerciantes de determinadas plazas para tratar de establecer acuerdos para servirles como encomenderos. La guerra entre Francia y España, que debió dificultar los intercambios de los comerciantes navarros a través de la Baja Navarra, fue aprovechado por la villa de Erreterria para suscribir con ellos un acuerdo en 1528 por el que durante un período de tres años se comprometían a exportar la mitad de sus lanas por el puerto de esta villa valiéndose de los servicios de encomienda de sus comerciantes⁵⁴⁵.

La principal función ejercida por los comerciantes del litoral guipuzcoano era la de constituir el nexo de unión entre los mercados de ámbito local-provincial, y los de ámbito peninsular, nor-europeo y de ultramar. Efectivamente, el hecho, observado por historiadores

⁵⁴³ A.G.G.-G.A.O., ECI 795.

⁵⁴⁴ A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, C. 295 L. 17.

⁵⁴⁵ A.M.R., B, 6, 3, 2.

ya citados, como Torras o Moutoukias⁵⁴⁶, de que la interdependencia entre los mercados de distinto ámbito geográfico es fundamental para comprender el desarrollo de la actividad mercantil se evidencia nítidamente en el caso guipuzcoano. El desarrollo del tráfico internacional a través de Gipuzkoa no sería posible sin la existencia de mercados y de unas redes comerciales locales o interregionales. Al mismo tiempo éstas debían su pervivencia y vitalidad al mantenimiento del comercio internacional, de manera que los mercados, rutas y redes comerciales locales o provinciales que, en un momento determinado, quedaron al margen de los intercambios de más extenso ámbito geográfico languidecieron o entraron en estrecha dependencia de aquellos que aunaban distintos ámbitos. Este fenómeno se halla detrás del proceso de concentración de la actividad comercial en unas pocas plazas. Este proceso culminó durante las décadas iniciales del siglo XVII con la concentración del comercio y, a raíz de los mecanismos de vínculos y relaciones que se acaban de describir, de la mayor parte de la contratación de otras actividades marítimas en San Sebastián y en plazas dependientes como Hondarribia o Deba. Este proceso es paralelo y consustancial a la progresiva jerarquización de la actividad empresarial, de manera que serían los grandes comerciantes e inversores asentados, sobre todo, en San Sebastián quienes acabarían por controlar toda la economía marítima.

La necesidad de importar víveres y de exportar los excedentes de hierro y el constituir una de las principales vías por las que se encauzaban las relaciones comerciales entre el interior peninsular y el norte europeo constituyeron las bases del desarrollo del comercio marítimo guipuzcoano. Durante las décadas finales del siglo XVI y las iniciales del XVII, la cotidianidad con que se desarrollaba la abundante arribada de barcos extranjeros, mayoritariamente franceses, cargados de víveres a los puertos guipuzcoanos, unido a las restricciones impuestas por las ordenanzas municipales de las villas del litoral, amén de las provinciales, a las reventas de víveres, fomentando su compra directa por los consumidores, impidieron el arraigo en el litoral de comerciantes específicamente dedicados a la negociación de víveres procedentes del extranjero. De manera que cuanto más alejada estuviese una villa de los flujos comerciales procedentes del extranjero mayor era el protagonismo de sus vecinos en la importación de víveres.

Tomando como referencia los registros de los libros de manifestación de mercaderías de Mutriku -situada en la terminal de la ruta comercial del Deba, una de las vías por las que transcurría el tráfico internacional entre el interior de la Península y el norte de Europa- y de Zumaia -alejada de las principales rutas comerciales de carácter internacional-, se constata que mientras en la primera más del 96% de las arribadas de barcos extranjeros con víveres procedían directamente de sus países de origen, en la segunda más del 36% de las citadas arribadas procedían de escalas en otros puertos cercanos, mayoritariamente, desde San Sebastián. Mientras en Mutriku no llegaban al 0,6% de los registros totales los protagonizados por embarcaciones propias que acudieron a otro puerto cercano en busca de víveres, en Zumaia esa cifra asciende al 20%. En Mutriku, merced a la gran afluencia directa

546 TORRAS, J.: “La construcció del mercat...”, op. cit., p. 16; MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit., pp. 13, 64-70, 105-118. Son muy expresivas las palabras del primero: “...La construcció d’aquests mercats interregionals i internacionals era obra de comunitats mercantils altament eficaces, que desplegaren en aquest procés recursos i iniciatives de diversa mena...”.

de barcos del extranjero, la presencia de compradores de víveres al por mayor es mínima y constituyen casos excepcionales, mientras en Zumaia esta presencia es mucho más destacada. En esta villa, además de agentes al servicio de grandes villas del interior del valle de Urola como Zestoa, Azpeitia y Azkoitia, o particulares vecinos de ellas, existía un importante conjunto local de compradores de víveres al por mayor, muchos de ellos pinaceros o propietarios de pequeñas embarcaciones dedicadas al transporte al flete, que compaginaban esta actividad con la compra por cuenta propia o ajena -al servicio de otros compradores al por mayor- de más partidas de víveres en otras villas -mayormente en San Sebastián-. La compra al por mayor y, por tanto, la presencia de revendedores o especuladores de víveres, quienes para el desarrollo de su actividad dependían obviamente de la existencia en localidades cercanas como Mutriku o San Sebastián de un empresariado comercial mejor estructurado, era la única solución a la que debían recurrir en Zumaia para suplir su carencia de una estructura mercantil realmente activa y dotada de lazos de confianza con los transportistas de víveres extranjeros.

Las “deficiencias” de la estructura comercial de Zumaia, en comparación con la existente en Mutriku, se hacen evidentes si se tiene en cuenta que, mientras en la primera consta la presencia de un único comerciante de lonja, en la segunda había un total de hasta diez comerciantes-lonjeros que intervenían en la negociación de víveres extranjeros. Estos comerciantes se hacían cargo de la venta de partidas de víveres que los extranjeros depositaban en sus lonjas a fin de evitar las largas demoras de tiempo en espera de su venta, hecho que tenía lugar con bastante frecuencia. Los mecanismos de reputación y confianza, que no de vínculos de parentesco, vecindad o paisanaje alguno, regían estas operaciones, en las que los extranjeros se debían fiar del buen hacer de los lonjeros particulares o municipales a cuyo cargo encomendaban las ventas de importantes partidas de víveres⁵⁴⁷. Estos mecanismos de reputación y confianza se hacen también evidentes en que era frecuente la entrega a compradores particulares de algunas partidas a fiado. En ambos casos, los extranjeros cobraban meses después lo correspondiente al valor de las mercancías. Es más, en Mutriku consta la presencia de “venderesas” o personas que asistían a los extranjeros en las propias embarcaciones para atender las compraventas que ese efectuaban⁵⁴⁸. Con todo, la

547 El funcionamiento de estos mecanismos de reputación y de confianza no significa que los comerciantes de Mutriku compraran a ciegas las mercancías aportadas por los extranjeros a su puerto. La ya citada intervención histórico-arqueológica realizadas en la atalaya de Mutriku -cuya primera cita documental se retrotrae al año 1504- han evidenciado que constituía una instalación de vital importancia tanto para controlar el tráfico naval de otros puertos como para la fijación de los precios de las mercancías procedentes del extranjero. Efectivamente, desde la atalaya se disfruta de una perfecta visión de las embocaduras de todos los puertos guipuzcoanos, así como las de los puertos del sector oriental de la costa de Bizkaia hasta la localidad de Lekeitio. Este amplio campo visual permitía el acceso a una información diaria y exhaustiva acerca del tráfico naval de todos los puertos de sus alrededores; información que era de un valor inestimable para la negociación de los precios de las mercancías aportadas por los extranjeros. Véase: PÉREZ CENTENO, J.M.-ALBERDI LONBIDE, X.-ARAGÓN RUANO, A.: *Memoria científica. Estudio histórico-arqueológico Talaixa...*, op. cit.; ALBERDI LONBIDE, X.-PÉREZ CENTENO, J.M.: *Itsasoari so. Euskal Herriko talaiaak eta seinero-postuak / Los ojos del mar. Atalayas y Señeros del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2009.

548 A.M.M., Leg. 197 / A.M.Z., Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº 159 / A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de Cámara de Vicario, L. 30287 Exp. 2. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial...”, op. cit., pp. 239-243.

progresiva concentración del tráfico comercial en beneficio de unas pocas plazas portuarias - San Sebastián y Hondarribia- se aceleró en la década de los 30 del siglo XVII, de manera que, incluso el tráfico de importación de víveres se centraría, en lo sucesivo, en ambas plazas, tal como se ha mencionado en el capítulo correspondiente.

La principal contrapartida de los víveres extranjeros era el hierro, mayoritariamente semielaborado, además de la moneda de oro y plata. Generalmente adquirían el hierro en las renterías municipales o particulares, donde solían depositarlo los ferrones. Era bastante frecuente la venta de víveres a trueque de hierro a ferrones, comerciantes-lonjeros o compradores al por mayor. Por ejemplo, en 1617 Juan de Arman, mercader francés, reclamaba a Juan Martínez de Embil, ferrón de la ferrería mayor de Iraeta, ubicada en Zestoa, el importe de nueve facturas correspondientes a varios cargamentos de trigo y haba. Arman declaraba que los referidos cargamentos le fueron entregados al ferrón por sus “factores” Catalina López de Madariaga -cinco facturas-, Pascual de Iriarte -dos facturas- y el transportista francés Jacue de Corbeo -otras dos-. Embil replicó que la deuda con Catalina López de Madariaga ya había sido saldada mediante la entrega de hierros en la rentería de Bedua⁵⁴⁹. Una vez más, igual que sucedía con los víveres, se constata la preponderancia de los mecanismos de confianza entre los extranjeros importadores de víveres y los guipuzcoanos vendedores de hierro, resultado de la cotidianidad de estas operaciones de compraventa. Díez de Salazar ya señalaba que “...*El precio final está fijado por/en la concurrencia de un libre mercado, siguiendo las directrices de la oferta y la demanda...*”⁵⁵⁰. Con todo, hay que advertir que los precios del hierro variaban de un puerto a otro. Tomando como referencia los puertos de Hondarribia -importante plaza mercantil, segunda en importancia después de San Sebastián- y Mutriku, se constata que en la primera el precio del hierro era menor, lo que vuelve a reafirmar la validez de la hipótesis de que el mercado del hierro generado en torno a las compras efectuadas por los extranjeros que acudían con víveres a los puertos guipuzcoanos se regía por los mecanismos de oferta y demanda⁵⁵¹. Este funcionamiento librecambista del mercado generado por las importaciones de víveres del extranjero y por las extracciones de hierro en contrapartida, en que los consumidores podían adquirir víveres directamente de los barcos extranjeros y los ferrones o productores de hierro semielaborado podían vender también directamente sus producciones sin necesidad de recurrir a más servicios de intermediación que los ofrecidos por las renterías, explica la escasa participación de los comerciantes guipuzcoanos en la exportación de hierro al norte de Europa.

El desinterés de los grandes comerciantes guipuzcoanos por el tráfico de exportación de hierro al norte de Europa se manifiesta en que no emprendieron ninguna acción por fomentarla, al contrario de lo que sucedió con las exportaciones de hierro a América.

549 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 285.

550 DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit., pp. 351-352.

551 A.M.F., C, 5, II, 4, 6; C, 5, II, 6, 2; E, 6, V, 3, 1 / A.M.M., Leg. 197 / A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de Cámara de Vicario, L. 30287 Exp. 2. Véase también: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial...”, op. cit., pp. 248-251.

Efectivamente, las medidas proteccionistas promovidas por los grandes comerciantes para tratar de conjurar, de alguna manera, la competencia extranjera se limitaron a las exportaciones destinadas a Indias, exclusivamente⁵⁵². A lo largo de toda la Modernidad no promovieron ni mentaron siquiera la aplicación de medida alguna de protección de las exportaciones de hierro hacia el norte de Europa, a pesar de que podía constituir una magnífica contrapartida para todo tipo de productos extranjeros, en suma un eficaz medio para continuar participando en las rutas internacionales de comercio. Ello contrasta radicalmente con su postura frente al tráfico de exportación de la lana, que, a lo largo de gran parte de la Edad Moderna, trataron de atraer hacia Gipuzkoa con uñas y dientes, a pesar de que constituía un producto ajeno y de que la tarea de los grandes comerciantes guipuzcoanos se reducía, en este caso, al de ser meros comisionistas de mercaderes del interior peninsular o del norte de Europa. A pesar de todo ello, aplicaron medidas y gestiones de toda suerte a fin de procurarse una porción o cuota del tráfico lanero, ya sea navarro-aragonés, ya castellano, pues la disposición de tal porción constituía un medio para alcanzar su participación en las citadas rutas mercantiles de ámbito internacional. Con este propósito, como a lo largo de esta investigación se ha podido comprobar, los grandes comerciantes e inversores navales se empeñaron en sostener hasta bien entrado el siglo XVIII una flota ballenera propia para que sirviera de instrumento para la apropiación del control de la negociación en la Península de la grasa de ballena extranjera, especialmente de la poderosa flota labortana. El propósito de procurarse el control del mayor porcentaje posible del tráfico de grasa de ballena no era otro que hacerse con el control de las exportaciones hacia el interior peninsular de este producto que podía servir de contrapartida de las lanas. Producto, por otra parte, de gran valor para la producción lanera, pues constituía la materia prima principal para la elaboración del jabón que se precisaba en grandes cantidades en los lavaderos de lana. En suma, es factible la suposición de que la legislación municipal y provincial precapitalista y de cuño señorial, que buscaba el abaratamiento del abastecimiento alimenticio de la población a fin de evitar el estallido de conflictos sociales, hizo innecesario el establecimiento de un fuerte sector de comerciantes exclusiva o principalmente dedicado a la exportación de hierro al norte de Europa, tendencia que quedó definitivamente asentada a raíz del carácter cotidiano del mercado de los víveres y del hierro, lo que condujo a que predominaran los mecanismos de oferta y demanda combinados con los de confianza y reputación.

En cambio, al contrario de lo que sucedía con la grasa de ballena, los circuitos de exportación del hierro guipuzcoano al interior peninsular apenas sirvieron de cauce para el tráfico lanero, de ahí el poco interés mostrado por los grandes comerciantes guipuzcoanos en su promoción, como se ha podido comprobar en el capítulo del comercio marítimo. En varias ocasiones, a lo largo de esta investigación, se ha hecho referencia a los proyectos de compañías de comercialización de hierro, redactados a caballo entre los siglos XVII y XVIII. La documentación generada en torno a ellos aporta una pormenorizada descripción de los procedimientos de comercialización del hierro en el interior peninsular empleados a lo largo

552 Por más que la historiografía vasca, tradicionalmente, ha achacado esta ausencia de acciones en pos del fomento de las exportaciones férricas hacia el norte de Europa, a diferencia de las emprendidas por los comerciantes guipuzcoanos por fomentar las exportaciones destinadas a las Indias, a la disminución e, incluso, la interrupción de las exportaciones de hierro hacia Europa acaecida desde fines del siglo XVI; los datos que se acaban de barajar son suficientes para hechar por tierra semejante suposición.

del siglo XVII. También en este caso, se constata el predominio de las reglas de la oferta y la demanda en las extracciones del hierro hacia el interior peninsular. Desde el siglo XVI, la producción siderúrgica de las comarcas productoras de la mitad septentrional de Gipuzkoa se encauzó a su exportación por vía marítima, ya sea al norte europeo, ya a las Indias, al tiempo que la industria de transformación del hierro, además de continuar enviando remesas a los mercados americanos, emprendía una alta especialización de sus producciones para satisfacer demandas locales muy específicas, como la de la industria armamentística o la de la industria de la construcción naval -clavos, herrajes, cadenas, anclas...-. Al mismo tiempo, eran las comarcas de la mitad meridional de la provincia las que consiguieron conservar los mercados del interior peninsular. Los productos siderúrgicos que llegaban al interior de la Península procedían de las comarcas situadas al sur de una línea imaginaria trazada por el centro de Gipuzkoa que transcurría por Elgoibar (valle del Deba) y Azpeitia (valle del Urola). Con excepción de las rejas que se producían en el entorno de Azpeitia, las únicas manufacturas de hierro que se introducían en el interior peninsular procedían de las comarcas limítrofes con la frontera meridional de Gipuzkoa. Concretamente, de la comarca del alto Oria, de las industrias de transformación de hierro localizadas en Zegama, Segura e Idiazabal se enviaban partidas de hierro de los géneros llamados “hijueta” y “carretil”. De las industrias localizadas en Legazpi -comarca del alto Urola- y en Bergara y Oñati -comarca del alto Deba- se enviaban clavos y herrajes variados, destacando el “hierro cuchillero” procedente de las dos últimas.

El mercado de Bergara concentraba las producciones siderúrgicas procedentes de la mitad meridional del valle del Deba e, incluso, de la zona vizcaína de Markina-Xemein, destinadas a su exportación al interior peninsular. Eran los arrieros quienes surtían de hierro en bruto este mercado y adquirían, en contrapartida, trigo y otros víveres procedentes de Castilla. En este mercado de Bergara se surtían, también, del hierro en bruto que precisaban las industrias transformadoras asentadas en las zonas de Legazpi, Bergara y Oñati. Los excedentes de hierro en bruto, que restaban sin comprador en el mercado de Bergara, acababan siendo comprados a precios inferiores por “comerciantes” o revendedores de hierro, vecinos del Valle Real de Léniz (actuales Aretxabaleta y Eskoriatza). Los comerciantes vitorianos, dedicados a la comercialización del hierro en el interior peninsular, eran quienes adquirían todo el hierro, tanto en bruto, comprado en el mercado de Bergara o en la propia Vitoria a los citados revendedores, como los productos manufacturados que los fabricantes -así denominados por la documentación- remitían a Vitoria con arrieros. Sólo una pequeña porción escapaba del control de los comerciantes vitorianos, la que era adquirida al por menor a los propios ferrones y fabricantes de manufacturas por buhoneros y pequeños comerciantes castellanos de paños y otros géneros⁵⁵³.

La intervención de los grandes comerciantes y lonjeros del litoral fue muy activa en la extracción del hierro con destino a Indias, a diferencia de lo observado en las exportaciones destinadas al norte de Europa o al interior peninsular. Un poco antes se ha mencionado el caso de la “compañía de hierro” de Juan Beltrán de Portu, una de tantas de las establecidas en

553 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/24; JD IM, 2/23/26; JD IM, 2/21/38. Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X. “Proyecto de compañía...”, op. cit.

Sevilla. Estas compañías basaban su actividad en los intercambios entre sus socios o dependientes, establecidos en distintas plazas. Uno de ellos residía siempre en alguna plaza mercantil de Gipuzkoa, tanto del litoral como del interior, aunque, como en diversas ocasiones se viene manifestando, poco a poco, a partir de mediados del siglo XVI, fue San Sebastián la que centralizó la actividad mercantil, de manera que el hierro producido en distintas comarcas productoras llegaba a su rentería para su venta o eran los comerciantes asentados en ella quienes protagonizaban las operaciones de compraventa del hierro destinado a Indias. Los vínculos y relaciones de distinto tipo regían estas operaciones de compraventa de hierro. En general, se distinguen tres procedimientos distintos de adquisición de hierro. En primer lugar, como en el ejemplo de la compañía formada por los Portu se ha descrito, alguno de los socios podía tener participación en la propiedad de alguna ferrería cuya producción engrosaba en el giro de la compañía. En segundo lugar, tal como en el citado ejemplo se ha comprobado, eran también habituales los acuerdos de compra suscritos, bajo muy variadas condiciones, directamente con los ferrones⁵⁵⁴. En tercer lugar, procedían a la compra de cargamentos de hierro en las renterías del litoral, donde las tenían depositadas los ferrones. Es decir, participaban como otro comprador más en los mercados del hierro del litoral que funcionaban con las reglas de la oferta y la demanda. Con todo, hay que tener en cuenta que los vínculos y relaciones interferían también en estos mercados, en beneficio de estos grandes comerciantes, dedicados a la negociación del hierro al por mayor. Efectivamente, los lonjeros o arrendadores de las renterías particulares y concejiles, de duración anual en este último caso, solían ser personas que conocían perfectamente los entresijos del comercio del hierro y que mantenían estrechas relaciones y vínculos, tanto con los ferrones productores del hierro como con los comerciantes compradores.

Este hecho se observa muy claramente en San Sebastián. Durante el siglo XVII, la progresiva concentración en esta plaza de parte importante de la negociación del hierro producido en Gipuzkoa y destinado a su exportación por vía marítima, motivó el establecimiento de un importante conjunto de “comisionarios de hierros”. Estos comisionarios mediante los vínculos y relaciones de confianza que mantenían con los ferrones y con los grandes comerciantes de San Sebastián se encargaban de la comercialización de las partidas de hierro remitidas por los primeros a la rentería de San Sebastián, realizando ofertas de compra a los segundos, a manera de corredores de lonjas o de mercaderías. Así, durante las décadas iniciales del siglo XVIII, consta la presencia de al menos seis corredores que, frecuentemente, eran quienes optaban a las almonedas que anualmente se realizaban del ejercicio del cargo de lonjero o de administrador de la rentería municipal⁵⁵⁵. En 1738 Antonio de Galatas, vecino de Villabona, localidad del valle medio del

554 No se procederá a la descripción de los procedimientos concretos de estas operaciones, por otra parte, amplia y pormenorizadamente descritas por historiadores que han investigado temas como la industria ferrona, la actividad comercial en Gipuzkoa o el comercio americano. Véanse al respecto las siguientes obras frecuentemente mencionadas en el curso de esta investigación: AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit.; DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, op. cit.; GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los Vascos y América...*, op. cit.

555 En 1738 el cargo de lonjero de la rentería municipal era ejercido por don Joseph Vicente de Urbina, corredor de lonja o comisionista de hierros. Los restantes corredores o comisionistas, Joseph de Lacuesta, Agustín de Huici, Manuel de Eleizalde, Jacinto de Ibarzabal y Antonio de Olabarria, también, habían ocupado dicho cargo con anterioridad, el último de ellos durante un período 8 años consecutivos (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2371).

Oria, demandó ante el tribunal del Corregimiento a don Juan de Bousignac, gran comerciante de origen francés residente en San Sebastián, por el importe de parte del valor de cierta cantidad de hierro en barras que el segundo adquirió en 1726, por intermediación de Joseph de Lacuesta, comisionario de hierros, ya difunto. En este proceso se describen detalladamente los procedimientos de comercialización del hierro que se aplicaban en la rentería de San Sebastián. Lacuesta era corredor o comisionista de la venta del hierro aportado a la rentería por Galatas, sin que mediara entre ambos contrato alguno, siendo suficientes la buena fe y los lazos de confianza y de conocimiento, basados en su mutua reputación, existentes entre ambos⁵⁵⁶. Tanto es así que Galatas aguardó 12 años sin reclamar a Lacuesta el referido importe y a su fallecimiento prefirió reclamárselo a Bousignac antes que a los herederos del corredor. Pero Bousignac dejó claro que él no le debía nada, pues había cumplimentado su deuda con la entrega de una letra a Lacuesta, confiando también en su buen hacer y en que pagaría lo debido al dueño del hierro. Tal como en la declaración precedente de Bousignac se refiere, éste conocía a Lacuesta, quien se valía de esta relación de vecindad para ofrecerle la compra de partidas de hierro que llegaban a la rentería bajo su comisión⁵⁵⁷. Exponente de la capital importancia del mantenimiento de la buena reputación en estos intercambios, Bousignac temía que esta demanda de importe de una deuda, de hacía 12 años, pudiera repercutir en una posible merma de la suya. En consecuencia, se apresuró a recalcar, en primer lugar, que esta demanda no tenía relación con las dificultades económicas, no especificadas, que atravesó en 1735, en segundo lugar, que extrañamente Galatas aguardó al fallecimiento de Lacuesta durante 12 años sin hacer reclamación alguna, a pesar de ser “...*persona muy necesitada y no capax de poder guardar atenciones en detrimento suio y de su familia en tan larguisimo tiempo...*” y, en tercer lugar, que, en suma, actuaba de mala fe.

Un retorno habitual del hierro remitido a Indias era la moneda de oro y plata, para cuyo envío se recurría a los mencionados vínculos y relaciones de interdependencia que mantenían los comerciantes asentados en distintas plazas a ambas orillas del océano. Por ejemplo, en

556 El demandado Juan de Bousignac declaraba que “...para la compra del fierro de la disputa busco a mi parte Joseph de Lacuesta ya difuntto quien corria con la comision de las ventas de fierro del referido Anttonio de Galattas y mi parte conocia a este en aquel ttiempo...y porque no solo el año de veintte y seis sino aun antes y despues corrio dicho Lacuesta con la comision de emplear los fierros de dicho Anttonio asi en la lonja y peso real de esta ciudad como fuera de ella; y por que segun practica y costumbre qualquiera comisionario de fierro hace asenttar las partidas que vende en caveza del dueño para la intteligencia y gobierno de ambos, pero el comprador solo queda obligado al comisionario y cumple con pagar a este el precio y asi se a corrido y corre, sin cosa en contrario en esta ciudad y dicha su lonja // (fol. v.). Y porque ni quando el mesmo dueño del fierro hace la venta y ordena al comprador que haga el pago del precio a otro ai practtica de reducirse a escripto semejantes ordenes, y solo se pasa con las berbales corriendo a la buena fe ttan necesaria en el comercio...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2371).

557 En otra declaración Bousignac alegaba que, “...Josseph de Lacuesta, ya difunto, como comerciante se le fue a mi parte si queria comprar un poco de fierro, y mi partte le respondio que caso que le agradase el fierro lo compraria, y haviendo passado a la lonja con dicho Lacuesta y visto dicho fierro, se hizo el ajuste en quanto al precio a quarentta y nuebe reales de platta corriente el quintal macho, que en todo fueron sessentta y // (fol. r.) ocho quintales y ciento y treintta y un libras, y en quantto a la paga, que mi partte hubiese de entregar de conttado como en efecto entrego a la partte contrraria cien pessos; y que la restante cantidad hubiese de pagar al dicho Lacuesta dentro de ocho dias, en quien consigno dicha partte contraria, y en efecto, dicho Lacuesta a los ocho dias, que fue el dia 27 del mismo mes fue a la casa de mi parte quien le enttrego una letra con su recivo que tenia ya cumplida de tres mil y duscientos reales de platta corriente, librada de Bayona por La Frete Hermanos, contra don Josseph Miguel de Vildassola, vecino de esta ciudad; quien entrego al dicho Lacuesta el importe de dicha letra y el excesso que havia a la resta de dicho fierro cargo mi parte en la cuenta de dicho Lacuesta...” (A.G.G.-G.A.O., CO LCI 2371).

1610 Juan de Peña Riera, natural de Bera (Navarra), residente en México, remitió 225 pesos de a ocho reales de plata a su poderhabiente don Miguel de Ica, clérigo beneficiado de la parroquia de Irun, para que se emplearan en la compra de mercancías de hierro destinadas a México. Para el envío y traslado del caudal desde México hasta Irun se recurrió a los vínculos de vecindad y paisanaje que debían mantener, tanto Juan de Peña Riera como su poderhabiente de Irun, pues quienes se hicieron cargo de ello fueron Martín Sanz de Aldabe, vecino de Irun, y Martín de Echeberria, de la vecina localidad de Oiartzun. Junto con el dinero, Juan de Peña Riera encomendó a su poderhabiente la misión de entregar la suma a Juan de Peña, vecino de Bera. Éste por su apellido y por su vecindad debía ser pariente del remitente del dinero desde México, y consta que se dedicaba a la compra de hierro en las herrerías del norte de Navarra a comisión de comerciantes del litoral guipuzcoano. Pero dos años más tarde de la entrega del dinero éste no había aún remitido cargamento de hierro alguno, lo que indujo a Juan de Peña Riera a solicitar al clérigo poderhabiente suyo que iniciara acciones en su contra ante el Consejo de Navarra. Paralelamente, en 1612 el clérigo beneficiado don Miguel de Ica promovió otra demanda contra Juan de Peña ante el alcalde de Hondarribia, solicitando el embargo de un cargamento de arcos o flejes de hierro que Juan de Peña había depositado en la rentería municipal de Hondarribia, consignados para Fulano de Iracezabal, vecino de Errenteria, quien al enterarse de esta demanda se apresuró a vender a Andrés de Aduna, vecino de Hondarribia. Aunque el comprador negó tener dinero ni hierro alguno, comprado al demandado, el lonjero de la rentería, Miguel de Orozco, reconoció que el citado cargamento consistía, únicamente, en cuatro flejes de hierro, que, de acuerdo con el auto del alcalde, fue depositado en su poder⁵⁵⁸.

Los caudales procedentes de Indias podían llegar tal cual a Gipuzkoa, como en el caso precedente, para su empleo en la adquisición de hierro, o podían insertarse en las redes de intercambios de productos entre los distintos territorios del arco atlántico peninsular. En este caso eran los comerciantes, comisionarios, factores y demás interesados en este tráfico quienes se hacían cargo de su liquidación mediante las compraventas de mercancías variadas. Por ejemplo, en 1635 Juan de Iribarren, vecino de Hondarribia, en representación Juan Bautista Gandulfo, comerciante de Sevilla, demandó ante el alcalde de Hondarribia a la esposa e hijos herederos de Juan de Aldasoro la entrega de diversas mercancías de hierro. La cuestión era que en nombre del citado comerciante sevillano, Juan de Blandon, vecino de Pontevedra, entregó a Juan de Aldasoro, dueño del bajel *San Juan Evanjelista*, 2.500 reales de vellón para que en su viaje de regreso hacia Hondarribia los emplease en la compra de vino de Rivadavia en Galicia “...y porteados a la villa de Fuenterrabia y bendidos en ella bolviera por la misma quenta y riesgo a azer empleo de lo procedido en arcos de fierro o otros generos de mercaderias que le pareciera...”. Nada más regresar a su patria, Juan de Aldasoro falleció con lo que fue su hijo, también, llamado Juan de Aldasoro quien concluyó la operación comprando hierro y clavazón con lo procedido de los vinos. Pero, tal como sus hermanos, Pedro Sanz y María, declararon en el juicio, la mala fortuna acompañaba a esta familia, pues en el viaje hacia Sevilla, cargado con las citadas mercancías férricas, el bajel fue apresado por corsarios ingleses, resultando muerto en este lance el propio Juan de Aldasoro

558 A.M.F., E-7-I-6-38.

hijo⁵⁵⁹. Este caso es muy ilustrativo acerca del funcionamiento de las redes comerciales, basadas en la agregación de las relaciones y vínculos de confianza que los comerciantes de distinto origen mantenían y utilizaban para realizar negocios que superaban ampliamente los estrechos marcos locales. Estos procedimientos, además, tal como en este caso se puede observar, constituían un perfecto procedimiento de promoción de pequeños comerciantes o meros transportistas. Como en el caso de Aldasoro, propietario de una pequeña embarcación de transporte, pasaban a realizar operaciones mercantiles que, aunque fuesen a cuenta ajena, superaban con creces las labores del mero transporte al flete, con todo lo que ello suponía de inserción en unas determinadas redes comerciales y de ampliación del crédito y de la reputación entre la comunidad de comerciantes de plazas tan importantes como la de Sevilla.

De todo lo expuesto se deduce que los comerciantes de hierro al por mayor del litoral negociaban por cuenta propia o ajena. Era habitual que sirvieran como encomenderos de otros comerciantes peninsulares -de Andalucía, portugueses o del interior- o extranjeros, comprando y exportando partidas de hierro, valiéndose de sus redes de vínculos y relaciones que mantenían, tanto con los productores como con los transportistas y propietarios de embarcaciones. Algunos actuaban al servicio de comerciantes extranjeros, como, por ejemplo, Antonio de Urquiola, vecino de Getaria, quien en nombre del comerciante lisboeta Héctor Méndez fletó el año 1571 un navichuelo para transportar hierro y herrajes a Lisboa⁵⁶⁰. Otros servían a comerciantes guipuzcoanos y vizcaínos dedicados a enviar hierro a Sevilla y otros destinos. Por ejemplo, en 1603 Andrés de Zabala, lonjero de la lonja de Maspe, ubicada en Deba, fletó el bajel de Mateo de Musquiz, vecino de Somorrostro (Bizkaia), para transportar a Sevilla varias barricas llenas de herrajes, propiedad de Pedro de Berrio y Juan de Aldecoa, mercaderes de la localidad vizcaína de Elorrio⁵⁶¹. Este mismo año Ramos de Iracezabal, comerciante de Errenteria, como factor y encomendero de los dos citados comerciantes de Elorrio y de Gaspar de Arriola, también de Elorrio, Martín Sáez de Goyaz, vecino de Azpeitia, Nicolás Sáez de Aramburu, de Azkoitia, Francisco de Aguirre, de Placencia de las Armas, Juan López de Irigoien, de Irun, Sebastián de Ariztegui, de Oñati, y Juan de Zabala, de Andoain, cargó diversas mercaderías de hierro en la nao *Sant Joseph*, propiedad de Jacobo de Beraun, vecino de Errenteria⁵⁶². En estos y otros muchos ejemplos se evidencia, nuevamente, la capital importancia de las relaciones y vínculos de confianza y de los mecanismos de buena fe y reputación que los comerciantes del interior y del extranjero mantenían con los del litoral guipuzcoano y éstos con los propietarios de las embarcaciones y demás partes interesadas en el tráfico comercial marítimo.

Estas mismas redes conformadas por los citados lazos de relación y vinculación entre los distintos comerciantes servían para la negociación de otros productos de gran valor económico como eran las lanas del interior peninsular, los productos manufacturados

559 A.M.F., E-7-I-8-23.

560 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 205.

561 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 281.

562 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 302.

procedentes del norte europeo y los coloniales procedentes de América e incluso de Asia. Este hecho se debía a que cuanto mayor fuese la amplitud geográfica de las redes comerciales y cuanto más estrechos los lazos de relación existentes entre sus integrantes, menores eran los costes de intermediación. Ello explica la progresiva concentración de la actividad comercial cada vez bajo el control de un menor conjunto de grandes comerciantes que ocupaban el vértice del conjunto piramidal de relaciones y vínculos que articulaban las redes comerciales de Gipuzkoa. Los lazos que los comerciantes mantenían con los propietarios de las embarcaciones, tanto locales como extranjeras, resultaban vitales para abaratar los precios del transporte y, con ello, atraerse el tráfico mercantil y consolidar su participación en las redes comerciales internacionales. La consecuencia de este continuo empeño de los comerciantes del litoral guipuzcoano por abaratar los costes del transporte fue el estallido de los conflictos por la disposición de los fletes entre embarcaciones de distinto porte y origen -naturales y extranjeros-, ya analizados en el capítulo correspondiente al comercio marítimo⁵⁶³. Así lo veían, por ejemplo, los propios propietarios de las embarcaciones guipuzcoanas, relegadas por los comerciantes dedicados al tráfico de exportación de lanas a comisión de sus homónimos del interior peninsular, quienes preferían contratar los servicios de transporte más baratos sin tener en consideración ni el tamaño ni el origen de los barcos.

Tanto es así que en 1578, Sebastián de Urreizti, llegó a querellarse ante el tribunal del Corregimiento en contra de todos los mercaderes, cargadores y comisionistas de lanas que actuaban en el litoral guipuzcoano por primar la contratación de los servicios de transporte de barcos extranjeros habiendo naturales. Entre todos ellos destacaban Juan Pérez de Arriola en Deba y Miguel de Beroiz en San Sebastián⁵⁶⁴. Efectivamente, en las décadas finales del siglo XVI algunos grandes comerciantes de Deba y San Sebastián actuaban como encomenderos y factores de comerciantes de lanas del interior peninsular, siendo su cometido la recepción y almacenamiento de las sacas de lana, la contratación de los servicios de los transportistas y su envío a puertos franceses y flamencos. Juan Pérez de Arriola consta que se dedicaba a esta tarea en Deba al menos entre 1570 y 1582⁵⁶⁵. Miguel de Beroiz en San Sebastián, por su parte, se dedicaba a idénticas actividades al menos entre 1578 y 1605⁵⁶⁶. Durante las décadas iniciales del siglo XVII, al tiempo que el tráfico lanero de Deba caía bajo la dependencia de los comerciantes afincados en San Sebastián, tal como se ha comprobado en el capítulo del comercio marítimo, en esta última plaza continuaban figurando miembros del citado linaje de los Beroiz ejerciendo tareas de encomenderos de comerciantes de lanas. Por ejemplo, en 1615 Juan Pérez de Beroiz, junto con otros comerciantes vecinos de San Sebastián como Miguel de Hecho o Martín de Ben, algunos de origen portugués como Luis Pereira de Castro o Miguel de Sosa se dedicaban al tráfico lanero como encomenderos de otros comerciantes.

563 Véase al respecto: ALBERDI LONBIDE, X.: “Conflictos de intereses en torno a la aplicación de las Pragmáticas...”, op. cit.

564 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 247.

565 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 189; CO MCI 247; CO ECI 404; CO ECI 481. Sobre las actividades de los Arriola, véanse: AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit.; HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: “Los Arriola...”, op. cit.

566 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 247; CO ECI 912.

Concretamente, Juan Pérez de Beroiz era encomendero de Antonio de Blandon y otros comerciantes portugueses residentes en Madrid que enviaban lanas a Francia; Miguel de Sosa era sobrino del citado Antonio de Blandon y, también, su encomendero y enviaba lanas propias y de su tío a García Méndez, residente en Rouen, quien de retorno le remitía trigo; Luis Pereira de Castro actuaba de encomendero de Fernán Gómez Cardoso, mercader portugués residente también en Rouen; Martín de Ben era, así mismo, encomendero de diversos comerciantes para el envío de lanas a varios puertos franceses como Rouen, La Rochelle, Nantes, etc.⁵⁶⁷.

Estos datos de 1615 están contenidos en un pleito incoado en el tribunal del Corregimiento a raíz de la querrela interpuesta por Sebastián de Handracelai y el capitán San Juan de Echeberri, dueños del navío *Jesús, María, Gabriel*, vecinos de San Sebastián, en demanda de la preferencia que, en su opinión, gozaban para transportar las sacas de lana que los citados encomenderos y cargadores demandados habían estibado en otras embarcaciones menores y extranjeras. Este pleito constituye otro ejemplo más del gran peso de los vínculos familiares y relaciones de confianza y dependencia existentes entre los comerciantes que integraban las redes mercantiles. De manera que, no sólo constituían un eficaz procedimiento empleado por los comerciantes para conseguir el abaratamiento de los costes de transacción, sino que servían al mismo tiempo de manera eficaz para acceder a la obtención de privilegios, exclusivas y exenciones de vital importancia para la consecución de los negocios. Ello se manifiesta perfectamente en este caso, pues para evadirse de los efectos de esta demanda, que de fructificar acarrearía la pérdida de los barcos demandados, junto con las mercancías embarcadas, los citados comerciantes portugueses residentes en Madrid, Enrique Méndez y Antonio Blandon, debieron recurrir a todas sus influencias y las relaciones de que disponían en la Corte, pues consiguieron que se emitiera una Real Cédula que ordenaba al Corregidor de Gipuzkoa la entrega a sus propietarios de las sacas de lana embargadas -entre los que se citaban, además de a los dos que obtuvieron la Real Cédula, a otros comerciantes portugueses como Álvaro Méndez, Bernardo Núñez, Pedro Álvarez y Luis Pereira de Castro-, con lo que se dio por finalizado el proceso.

Este pleito constituye otro fiel reflejo de la gran importancia de los vínculos y relaciones de paisanaje o de identidad cultural en la articulación de las redes comerciales. Del mismo modo en que actuaban los propios vascos -guipuzcoanos, vizcaínos, navarros, alaveses y labortanos- en territorios alejados de su país, a lo largo del siglo XVI en las principales plazas comerciales del litoral, especialmente en San Sebastián y Hondarribia, se asentaron colonias de comerciantes extranjeros -franceses, portugueses, flamencos, holandeses, ingleses, alemanes, etc.- integrantes de redes mercantiles internacionales, cohesionados mediante vínculos de cultura, paisanaje, amistad y parentesco⁵⁶⁸. Como se acaba de comprobar en el

567 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 259.

568 Los historiadores que se han acercado al estudio de las comunidades de comerciantes extranjeros distinguen diversos modos de organización y de funcionamiento de estas comunidades, basadas todas ellas en relaciones de confianza y reputación y en vínculos de paisanaje y de identidad cultural entre sus miembros. Véanse al respecto: AGNEW, J.: *Belfast merchant families...*, op. cit.; COLLADO VILLALTA, P.: "El embargo de bienes de los portugueses...", op. cit.; ENGELS, M.C.: *Merchants, interlopers, seaman...*, op. cit.; GORIS, J.A.: *Étude sur les colonies marchandes méridionales...*, op. cit.; GREIF, A.: "Reputation and Coalition...", op. cit., pp. 857-882; MATHIAS, P.: "Risk, credit and kinship...", op. cit.; MAURO, F.: "Merchant Communities...", op. cit.

pleito que se viene comentando, aunque es cierto que las redes mercantiles integradas primordialmente por un determinado grupo étnico tendían a erigirse en grupos de poder paralelos a otros originarios, que, en ocasiones, podían llegar a enfrentarse, lo cierto es que nunca eran estancos desde el punto de vista de la participación de miembros de otras etnias. Al contrario y, como se ha analizado en el capítulo correspondiente, las relaciones de los grandes comerciantes de San Sebastián con las colonias de comerciantes extranjeros fueron más que correctas, entablándose vínculos de todo tipo entre sí a fin de ampliar las mutuas redes comerciales y de influencias. Los enfrentamientos se produjeron de forma puntual cuando algunas de las citadas colonias trataron de variar en su beneficio el estado de las cosas existente, como tratar de imponer derechos sobre el comercio, de comerciar al por menor, de controlar y monopolizar las relaciones comerciales con sus países de origen mediante el establecimiento de cónsules, de acceder a los cargos de gobierno político local, etc. Pero desde el punto de vista comercial, los grandes comerciantes guipuzcoanos precisaban de su presencia y de las buenas relaciones con las citadas colonias y viceversa, pues constituían, respectivamente, la mejor puerta de acceso a las redes comerciales extendidas en el extranjero y en la Península⁵⁶⁹.

En otro proceso visto por el alcalde de Hondarribia, consta que Álvaro Méndez, uno de los comerciantes portugueses citados en el precedente pleito, residía a principios del siglo XVII en la ciudad de Palencia y se dedicaba a la importación y venta de telas procedentes del norte europeo, valiéndose a tal fin de los vínculos que mantenía, sobre todo, con otros comerciantes portugueses, pero sin renunciar a la intervención de colegas guipuzcoanos cuya colaboración resultaba imprescindible. Efectivamente, en 1605 Antonio Luis, comerciante portugués residente en Irun, le entregó 2.400 docenas de listones de seda, procedentes de Francia, para que los vendiese en Burgos y entregase el dinero procedido a determinada persona en Soria. Cada parte contaba con sus encomenderos y dependientes para que cumplieran con los cometidos del transporte y almacenaje de las mercancías en las diversas escalas que era menester hicieran. Antonio de Brito, otro mercader portugués residente en San Juan de Luz y, a la sazón, encomendero de Antonio Luis, fue el encargado de recibir vía marítima la mercancía procedente de La Rochelle. Acto seguido se encargó de transportarla a la frontera de Irun, donde la entregó a Antonio Luis. En Irun Álvaro Méndez se hizo cargo de los listones de seda llevándolos hasta Burgos, donde, según la declaración de Antonio Núñez, otro mercader portugués residente en la ciudad francesa de Libourne y “*andante en ferias*” por oficio, a la sazón, estante en Vitoria vendiendo sus mercancías, únicamente pudo vender una pequeña parte de los listones, por lo que determinó internarse más adelante en Castilla. Entre los vecinos de Irun contaba con algunos contactos que resultaban necesarios para culminar los actos administrativos relacionados con el paso de la frontera. Entre ellos figuraba Martín de Leguía que actuó de testigo en el registro y manifestación de las mercaderías que hicieron ante el Alcalde de Sacas de la frontera y, posteriormente en el transcurso de este proceso, volvió a dar testimonio de ello⁵⁷⁰.

569 A modo de ejemplo del funcionamiento en concreto de algunas redes comerciales véase: ANGULO MORALES, A.: “Comercio y financiación del negocio lanero de los Manso de Velasco (1790-1840)”, en: TORRES SÁNCHEZ, R.: *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*. Pamplona: Eunsa, 2000, pp. 247-271.

570 A.M.F., E-7-I-5-23.

De la lectura de todos estos procesos se deduce que estas mismas redes comerciales generadas para la exportación de mercancías como víveres, hierro y lana servían, al mismo tiempo, para otros intercambios comerciales de gran valor económico, como la importación de forma legal o ilegal de manufacturas diversas desde el norte de Europa y la extracción, también lícita o fraudulenta, de metales preciosos, etc. A lo largo de este trabajo, en más de una ocasión, se ha puesto de manifiesto que ambos comercios el legal y el ilegal compartían unos mismos agentes protagonistas, unos mismos cauces y unas mismas redes de comercialización, de manera que apenas es posible separarlos, ni es comprensible uno sin la existencia del otro. Efectivamente, los nombres de diversos grandes comerciantes del litoral guipuzcoano y las redes comerciales en que se hallaban circunscritos, asociados hasta el momento tan sólo con el tráfico del hierro o de la lana, descuellan en el tráfico de todo tipo de mercancías entre la Península y los países del norte de Europa.

Así, consta que en 1610 Luis Pereira de Castro, junto con otros comerciantes portugueses, como Manuel Pato, o miembros de ilustres linajes de comerciantes de San Sebastián, como Francisco de Beroiz, se dedicaban a la importación a Gipuzkoa de linazas desde Portugal y Francia⁵⁷¹; Miguel de Hecho participaba activamente en las redes comerciales constituidas por los comerciantes flamenco-holandeses dedicados a la importación de manufacturas y coloniales y a la extracción, entre otras, de metales preciosos de forma legal o ilegal. Efectivamente, en 1616 Giraldo de Beluc, factor en San Sebastián de Cornelis Jaunse, ambos comerciantes de Rotterdam, fue denunciado por dedicarse al contrabando de importación de especias y coloniales como pimienta, clavo, canela y azúcar. Por entonces España no reconocía la estatalidad de Holanda, de modo que los productos coloniales provenientes de aquel país o de cualquier otro sin certificación de que procedían de los registros de Sevilla o de Lisboa, se consideraban de contrabando. Giraldo de Beluc, además de otros compatriotas suyos como Pedro Linche, residían o “posaban” en el domicilio de Miguel de Hecho y se valían de su lonja o “cabaña” para la percepción y almacenaje de los coloniales procedentes de Holanda, en este caso varios barriles de clavo y pimienta. Junto con estos servicios, Miguel de Hecho les ofreció todo su apoyo y testimonios para salir indemnes del proceso, además de que se erigió en el depositario de las mercancías embargadas durante el tiempo que duró el proceso⁵⁷².

El citado Giraldo de Beluc y Teodoro Grunegen, otro comerciante flamenco residente en San Sebastián, firmaron un asiento con la Corona que les autorizaba la extracción de un total 136.500 reales de plata para la adquisición de 500 quintales de oro destinado a la acuñación de moneda. A fin de cumplimentar los contenidos del citado asiento varios comerciantes naturales y extranjeros, residentes en San Sebastián, extrajeron en 1620 un total de 69.030 reales de plata. Eran, concretamente, el antes citado Miguel de Hecho, los flamencos Giles Vermolens, Andrés Clutina y Juan Vos, el alemán Christian Velporten, los franceses Esteban Frances, Lorenzo de Chabarria y Juan de Mannexces y, además, Juan de Olaeta y Matías de la Fonte, mercader de Bayona, factores de los flamencos Juan Pertamans y Giraldo de Beluc

571 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2-22-22.

572 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 489

respectivamente. El factor de Beluc fue el encargado de fletar el navío flamenco que debía transportar todo este capital⁵⁷³. Christian Velporten, este mismo año de 1620, firmó un contrato con Juan de Guerra, de San Sebastián, y los comerciantes vitorianos Juan Ochoa de Zuazo y Juan Díaz de Garayo, que habían firmado otro asiento con la Corona para proveer a la fábrica de moneda de Segovia de 10.000 quintales de cobre. Velporten se encargaría del transporte del cobre desde Holanda y Alemania hasta San Sebastián, desde donde Juan de Guerra lo remitiría a Vitoria a los citados dos comerciantes, quienes, a su vez, se encargarían de su envío a la citada fábrica de moneda de Segovia⁵⁷⁴. Todos los datos citados son un perfecto exponente del gran poder económico, incluso político, y de la alta capacidad, tanto de organización de los diversos agentes distribuidos a escala mundial como de acceso a las más altas esferas del poder político de la época, de estas redes comerciales basadas en relaciones y vínculos de confianza y de reputación entre comerciantes de distinto origen y nacionalidad. Tanto que, incluso, la Corona se veía precisada a recurrir a sus servicios para proveerse de mercancías estratégicas caso de los metales necesarios para la acuñación de moneda. De esta manera, se comprueba que estas redes, en las que participaban activamente los grandes comerciantes de San Sebastián, fueron el vehículo para la materialización de las “licencias de saca” de millones de reales de plata concedidas por la Corona durante las décadas centrales del siglo XVII para la libre importación de mercancías y manufacturas europeas ilícitas, tal como se ha estudiado en el capítulo del comercio marítimo⁵⁷⁵.

El objetivo o destino final de estas redes comerciales integradas por miembros de las distintas colonias de mercaderes extranjeros, por comerciantes del litoral guipuzcoano y por sus homólogos del interior y dedicadas a la importación de todo tipo de productos manufacturados era, en parte importante, el de procurar la participación, legal o ilegal, en el lucrativo comercio indiano. Efectivamente, desde las décadas iniciales del siglo XVII hay constancia del empleo de capitales del interior en el envío de mercancías desde Gipuzkoa con destino a las Indias. Por ejemplo, en 1629 Pedro de Sarria, comerciante de Vitoria, entregó 200 escudos de oro a Pedro Sáenz de Izquierdo, comerciante de Hondarribia, para que los emplease en el cargamento con mercancías de los cuatro galeones que a cargo del duque de Maqueda zarparon desde Pasaia a Sevilla o Cádiz⁵⁷⁶. Aunque el acuerdo entre ambos mercaderes se limitaba al envío de las mercancías a Andalucía, evidentemente, su destino final y el de los cuatro galeones eran las Indias. De todas maneras, la intervención en el comercio indiano de las redes comerciales afincadas en Gipuzkoa se iría incrementando durante la segunda mitad del siglo XVII a medida que el tráfico lanero que transcurría por este territorio experimentaba también crecientes dificultades. La permanencia de las redes comerciales a ambos lados de la frontera del Bidasoa, merced a los Tratados de Conversa entre Gipuzkoa y Lapurdi aún en tiempos de guerra entre España y Francia, resultó vital para

573 A.G.G.-G.A.O., CO LCI 556.

574 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 1269.

575 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 481 / A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª parte, Leg. 139. Véase el documento nº14 del Apéndice Documental.

576 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 370.

la permanencia en el litoral guipuzcoano de los tráficos de llegada de manufacturas europeas y de su envío hacia las Indias⁵⁷⁷. En el capítulo correspondiente al comercio marítimo se han descrito los diversos procedimientos legales y, sobre todo, ilegales empleados por los comerciantes donostiarras, asociados con otros extranjeros, para comerciar directamente con Indias. Resta solamente insistir, una vez más, en que la base de funcionamiento de estas empresas eran las citadas redes comerciales integradas por comerciantes de procedencia diversa, articuladas mediante relaciones y vínculos de confianza de todo tipo.

La participación de los comerciantes guipuzcoanos resultaba fundamental, pues constituían el nexo de unión entre las redes desplegadas, por una parte, entre la Península y los restantes países europeos y, por otra, entre la Península y las Indias. Así, se tienen noticias del envío a Buenos Aires en 1658 de hierro y otras mercancías por Pedro de Ariztegui en sociedad con los genoveses Andrés de Rizo y Nicolás de Vergalo. En 1659 ambos comerciantes genoveses junto con el anteriormente citado Enrique Seseman, comerciante hamburgués afincado en San Sebastián, figuran en el envío a Indias de otro cargamento de hierro y otras mercaderías en el barco de Martín de Jauregui⁵⁷⁸. Este mismo año Miguel de Arizteguieta Iriarte, comerciante de San Sebastián, remitió a Cartagena de Indias en su fragata diversos productos textiles entregados por Teodoro Enion y Noel Libert, flamencos vecinos de Lille, valorados en 45.528 y 76.112 reales de plata respectivamente⁵⁷⁹. También en 1659 los comerciantes Blas de Falcorena y Juan de Echeberria, vecinos de San Sebastián, compraron diversos productos textiles a Valtero de Greve, alemán residente en la misma ciudad, y los remitieron hacia Buenos Aires en una embarcación propia. Las relaciones entre ambas partes no se limitaron a un simple acto de compraventa, pues Valtero Greve procedió, además, a actuar de asegurador de las mercancías, hecho que evidencia la existencia de lazos de confianza entre ellos⁵⁸⁰.

En 1661 era Pascual de Atocha, comerciante de San Sebastián, quien remitía dos embarcaciones hacia Indias. Una iba destinada a Caracas y la otra a Cartagena de Indias cargada de armas entregadas por Bernardo Militre, factor del citado Enrique Seseman, y por Fernando de Ansorena Garayoa, comerciante de San Sebastián. Aunque el viaje de ida lo hicieron provistos de los registros pertinentes, obtenidos por Pascual, ambas embarcaciones regresaron de forma ilegal directamente a Pasaia cargadas de palo de Campeche. Entre los propietarios e interesados en este cargamento de retorno figuraban Gabriel de Rada, alguacil mayor de la Inquisición de Logroño, y don Baltasar de Vergara, señor de Asnalcázar, residente en Madrid, quien tras el importe del indulto pertinente se hizo propietario de una de las citadas embarcaciones. Mediante estas relaciones y vínculos con personajes relacionados con los centros del poder estatal los interesados en esta expedición consiguieron salvar una de

577 El memorial, elevado por las autoridades de Hondarribia a la Provincia en 1657, que acusaba a los labortanos de cometer delitos de contrabando, calificándolos de “revendedores de lo ageno”, no hace más que atestiguar la importancia capital de estas relaciones y redes comerciales (A.M.F., A, 8, 3, 6. Véase el documento nº16 del Apéndice Documental).

578 A.G.G.-G.A.O., CO UCI 613.

579 A.G.G.-G.A.O., CO ECI 1471; CO ECI 1474.

580 A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 515.

las embarcaciones de la acción de la justicia⁵⁸¹. El destino de estos coloniales de contrabando era, en gran parte, los países de Europa, de manera que las relaciones con comerciantes labortanos resultaban vitales para su expedición. Efectivamente, tras la arribada a Pasaia en 1663 de las dos citadas embarcaciones, cargadas de palo de campeche, Pascual de Atocha procedió a remitir su contenido cargado en pinazas a Juan de Casavila comerciante de San Juan de Luz⁵⁸².

Doña Gracia de Atocha, esposa del citado Pascual de Atocha, junto con el capitán Alberto de Zuaznabar, figuraba en 1672 como comisionado de Román Rameri, comerciante flamenco originario de Lille pero residente en San Sebastián, en la percepción de otro cargamento de palo de campeche y de cueros al pelo de vaca, procedentes de las Indias en la embarcación de Simón de Aperribay, vecino de San Sebastián. Éste último, que había procedido al importe de los indultos pertinentes para legalizar el envío de estas mercancías y para justificar su arribada directa a Gipuzkoa, recurrió a sus contactos entre las autoridades coloniales, obteniendo de don Enrique Enríquez de Guzmán, general de la flota de Nueva España, la autorización y la orden de traslado a cualquier puerto de “Cantabria” de diversas cartas remitidas al rey y a la Inquisición. A pesar de estas precauciones, Aperribay se propuso cubrir aún más sus espaldas procediendo a realizar una venta ficticia de su embarcación a don Felipe Dubois, comerciantes flamenco, también, originario de Lille y residente en San Sebastián, a fin de evitar que la embarcación fuese objeto de algún embargo en caso de producirse cualquier intervención de las autoridades judiciales⁵⁸³. En este caso, una vez más, quedan en evidencia las relaciones y vínculos de vecindad, de paisanaje y, en suma, de confianza en que se basaban las redes comerciales en que se sustentaba la actividad del comercio marítimo y, por extensión, de toda la economía marítima. Redes que se extendían, también, por tierras americanas, como en este último caso se comprueba. Con todo, la documentación consultada aporta ejemplos aún más expresivos de redes de vínculos y relaciones, basados en parte importante en el paisanaje, desplegados en Indias. En 1714 Joseph de Elorza demandó ante el tribunal del Corregimiento a don Juan Francisco Javier de Anduaga, ambos vecinos de Mutriku, la devolución de 76 escudos de plata. Esta cantidad correspondía a un cargamento de ocho quintales de hierro que el demandante entregó al demandado en Cartagena de Indias para que lo remitiese a Veracruz y lo entregase al capitán Sebastián de Arbelaiz, “correspondiente” o “comisionario” del demandado en dicha ciudad. Éste, tras materializar su venta -parte de la mercancía fue vendida por Juan de Berroa, otro comisionado del demandado- envió a La Habana la cantidad de 208 pesos a manos de don Juan de Justiz, quien debía entregarla al demandado para su traslado a Gipuzkoa⁵⁸⁴.

581 A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 1406; CO MEJ 1408.

582 A.M.F., E, 7, II, 9, 10; E, 7, II, 9, 11.

583 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2130.

584 “Joseph Anttonio Gomez en nombre de Joseph de Elorza vezino de la villa de Motrico: en el pleitto con don Juan Francisco Javier de Anduaga con presenttacion que ago con juramento y en forma de esta su declaracion jurada, Digo que al derecho de mi partte conbiene (AL MARGEN= 1) que el dicho don Juan Francisco jure y declare si es berdad que allandose el susodicho y mi partte en la çidad de Carttajena de Yndias con el motivo de que resolvió inbiar en un navio a la çidad de la Veracruz alguna porçion de fierro propusso a mi partte si queria tambien embarcar y remitir porçion de fierro y haviendole rrespondido no tenia en la dicha çidad de la Veracruz persona alguna de

El comercio directo con Indias, junto con el contrabando de importación de manufacturas y coloniales extranjeros, que a partir de mediados del siglo XVII fue adquiriendo cada vez mayor relevancia dentro de la economía marítima guipuzcoana, adolecía del grave problema de constituir una actividad que, en mayor o menor grado, rozaba siempre la ilegalidad. Ello motivó que, a pesar de las crecientes dificultades que la atenazaban, los grandes comerciantes de San Sebastián o Hondarribia no renunciaran al mantenimiento de una parte del tráfico lanero que desde la península se encaminaba hacia los países del norte de Europa. Tráfico que, en parte importante, discurría, también, por cauces ilegales, a través de pasos fronterizos carentes de aduanas, como en el capítulo dedicado al comercio se ha podido comprobar. El desarrollo del tráfico lanero por vías ilícitas era posibilitada merced a la existencia de las redes comerciales que, además de crear los cauces de relación necesarios entre el litoral guipuzcoano con el interior peninsular y el norte de Europa, permitían sortear los posibles impedimentos impuestos a este tráfico por la acción de las autoridades encargadas de fiscalizarla y de perseguir el fraude. Además, el mantenimiento del tráfico ilegal resultaba indispensable para conseguir la conservación de parte de tráfico legal, que continuó discurriendo por algunos puertos guipuzcoanos hasta las décadas iniciales del siglo XVIII.

De todas maneras, las dificultades que afectaban al tráfico lanero que transcurría por Gipuzkoa derivaban, en parte importante, de la propia estructura organizativa de la actividad. Efectivamente, el papel de los comerciantes guipuzcoanos dentro de las redes comerciales conformadas por los comerciantes castellanos y extranjeros para la negociación de la lana, se reducía a actuar de encomenderos o meros intermediarios destinados a satisfacer determinadas necesidades específicas de este tráfico, como podían ser el almacenaje de las sacas de lana y la contratación de servicios de transporte marítimo. Los vínculos y relaciones de confianza de diverso tipo existentes entre los comerciantes castellanos y extranjeros hacía que la intervención de sus homólogos guipuzcoanos fuese absolutamente prescindible, de manera que el tráfico lanero se podía encaminar en cualquier momento, de acuerdo a su conveniencia, a través de otros territorios y puertos -Baja Navarra, Bilbao o Santander-, recurriendo a los servicios de otros intermediarios existentes en cada lugar. Tanto es así que no faltan ejemplos de redes comerciales establecidas por comerciantes castellanos y

quien balerse le ofrecio el dicho don Juan Francisco que rremitiendo mi parte el fierro que quisiese con el suio daria el horden para la bentta a su correspondiente como para la entrega de su producto: (AL MARGEN= 2) Y si tambien es verdad que en virtud de esta ofertta del dicho don Juan Francisco conpro mi partte en dicha çiudad de Cartajena // (fol. 6 r.) ocho quinttales de fierro a preçio de diez escudos y los entrego en el nabio a horden del dicho don Juan Francisco juntto con los fierros de este: (AL MARGEN= 3) Y si tambien es verdad que el dicho don Juan Francisco dio horden a Sebastian de Arvelaiz para que bendiese los dichos fierros en la dicha çiudad de la Veracruz y su preçio entregase a don Juan de Justiz, (AL MARGEN= 4) Y si tambien es verdad que el dicho don Juan Francisco no saco conozimiento de los dichos ocho quintales de fierro y estos y los fierros del dicho don Juan Francisco fueron debaxo de un conozimiento y este en nombre y caveza del dicho don Juan Francisco, Y si tambien es verdad que el dicho Sebastian de Arvelaiz haviendo bendido en la dicha çiudad de la Veracruz entrego todo su producto de lo que asi bendio y por haver quedado al tiempo que dicho Arvelaiz salio de dicha ciudad sin bender alguna porçion prosiguió con la bentta Juan de Berroa, quien en la misma forma entrego el producto al dicho don Juan de Justiz y ambos Arvelaiz y Berroa fueron comisionarios nombrados por el dicho don Juan Francisco, en primer lugar el dicho Arvelaiz y en segundo el dicho Berroa; (AL MARGEN= 5) Y si tambien es verdad que el dicho don // (fol. 6 v.) Juan de Justiz entrego el producto de ttodo el fierro al dicho don Juan Francisco con mas cien pesos excudos que le entrego prestados como rresulta de esta cartta de don Manuel Joseph de Justiz que presentto y juro:..." (AGG-GAO, CO LCI 1675).

labortanos en que no consta la participación de comerciante intermediario guipuzcoano alguno, o su intervención debió ser tan secundaria que ni siquiera se consigna en la documentación generada en torno a estos intercambios. Por ejemplo, consta que en 1713 los comerciantes burgaleses don Joseph Gómez Bolado y don Fernando de la Peña se dedicaban al envío de sacas de lana hasta Irun desde donde las encaminaban -por vía terrestre o marítima- a San Juan de Luz. Desde Irun las remitían, el primero para don Juan de Galdai, comerciante de San Juan de Luz, quien las adquiriría a trueque de bacalao y grasa de ballena, y el segundo para Juan de Bouti, otro comerciante de la misma villa, quien en contrapartida le suministraba telas y brocados adornados con flores de hilo de oro y plata⁵⁸⁵. Estos intercambios se desarrollaban sin intervención de comerciante local alguno, valiéndose de la contratación por cada parte de los transportistas necesarios -arrieros o embarcaciones-.

Efectivamente, para principios del siglo XVIII los intereses de los grandes comerciantes, afincados, sobre todo, en San Sebastián, se encaminaban a conseguir, de alguna manera, la autorización de algún capítulo del comercio directo con Indias, que constituyese además la tapadera perfecta para la continuación del activo comercio. La llave que permitió abrir las puertas del comercio directo con Indias fue la Capitulación firmada entre la Corona y la Provincia en 1727. Este tratado vino a autorizar la libre importación de todo tipo de coloniales extranjeros en Gipuzkoa, a cambio del cierre de los pasos francos de aduanas por los que transcurría el tráfico lanero de forma fraudulenta. En suma, los grandes comerciantes sacrificaron la continuidad del tráfico lanero por Gipuzkoa a cambio de la obtención de una figura legislativa que sirviese para apuntalar su participación en el comercio de coloniales, ya sea procedentes del extranjero, ya directamente de las posesiones españolas en Indias. La culminación de este proceso sería la creación en 1728 de la Real Compañía de Caracas, promovida por los grandes comerciantes de San Sebastián, agrupados en su Consulado, que supuso la definitiva legalización del tráfico directo con Indias. Significativamente, estos grandes comerciantes se opusieron decididamente a la potenciación de la incipiente flota mercantil guipuzcoana, interesada en el transporte de lanas al servicio de las redes comerciales integradas por comerciantes extranjeros y castellanos. Los propietarios de esta flota fueron los únicos que se mostraron interesados por la pervivencia del tráfico lanero y trataron de defender sus intereses procediendo al inicio de diversas acciones judiciales y gestiones políticas, exigiendo el cumplimiento de las Pragmáticas de fletes que otorgaban la primacía de cargamento a la embarcaciones naturales, aunque sus empeños resultaron baldíos⁵⁸⁶.

La creación de la Compañía de Caracas no supuso la suplantación de las redes comerciales que desde décadas atrás regían en los flujos mercantiles generados por la participación de los grandes comerciantes guipuzcoanos en torno al comercio directo con Indias. Al contrario, heredó y congregó en sí misma todas las redes de relaciones y vínculos que mantenían los grandes comerciantes de San Sebastián que pronto se agregaron a esta empresa. En este sentido, la fundación de la Compañía constituyó otro paso más, aunque esta vez de gigante,

585 A.M.F., E-7-I-30-7.

586 A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2738; CO MCI 2754; CO MCI 2755; JD IM, 2/12/69; JD IM, 2/12/71. Véase el documento nº24 del Apéndice Documental.

en el proceso de acaparamiento del papel rector de toda la economía marítima guipuzcoana emprendida por los citados grandes comerciantes. Ello se manifiesta claramente en que, nada más materializarse su fundación, la Compañía pasó a protagonizar toda la economía marítima de Gipuzkoa, organizando, según su conveniencia, no sólo la actividad comercial, sino también las restantes actividades marítimas. En lo sucesivo, la Compañía regiría los destinos de actividades como las pesquerías transoceánicas, las exportaciones de hierro a Indias o la construcción naval, tal como se pone de manifiesto en acontecimientos ya estudiados a lo largo de esta investigación como la creación de la Compañía Ballenera de San Sebastián en 1732, el proyecto de acaparamiento por la Compañía de la comercialización de la producción guipuzcoana del hierro destinado a Indias, elaborado en 1736, o la Ordenanza de Plantíos de 1738, respectivamente. De manera significativa, los vínculos y relaciones de paisanaje de los comerciantes vascos asentados, sobre todo, en Venezuela, lejos de languidecer, se fortalecieron a partir del establecimiento del giro de la Compañía, constituyendo la rebelión protagonizada por los criollos en 1749 una reacción en contra de este proceso.

Por supuesto, la creación de la Compañía de Caracas no supuso tampoco el debilitamiento de los intercambios basados en las anteriores redes comerciales establecidas en Gipuzkoa por los comerciantes extranjeros y naturales. La libertad de importación de coloniales extranjeros, autorizada por la Capitulación de 1727, permitió además el incremento del tráfico, legal o ilegal, de coloniales extranjeros dirigido desde Gipuzkoa hacia el interior peninsular, protagonizado por estas redes comerciales. Pero esta misma libertad permitió que algunos de los citados comerciantes ejercieran funciones de agentes al servicio de las grandes compañías de comercio extranjeras, de manera que ya durante las décadas iniciales del siglo XVIII se produjeron diferencias entre los grandes comerciantes de San Sebastián en torno al contrabando, mostrándose, unos más que otros, a favor de su desarrollo. Por ejemplo, desde 1735 don Juan de Bousignac, comerciante de origen francés residente en San Sebastián, de quien anteriormente se han citado sus actividades en la compra y exportación de hierro, ejercía el cargo de agente o comisionado de la Compañía de Tierra de Francia para la certificación y control del tabaco que desde aquel reino se introducía en la ciudad. Desde algunos años antes, el comerciante donostiarra don Bernardo de Arocena y Falcorena ejercía del mismo oficio al servicio de la Compañía de la Mar de Francia para el registro del café de la misma procedencia que se introducía en San Sebastián. Los comerciantes interesados en el contrabando se mostraban molestos con esta fiscalización con lo que iniciaron todo tipo de acciones hasta conseguir en 1737 que la Provincia prohibiese el ejercicio de las funciones de comisionado a Bousignac⁵⁸⁷.

En suma, para mediados del siglo XVIII se consumó el proceso de concentración de la actividad comercial en San Sebastián. Los grandes comerciantes dedicados al comercio generado por la Compañía de Caracas o interesados en el tráfico legal o ilegal de víveres, manufacturas y coloniales, procedentes de países del extranjero, residían en dicha ciudad. Tal como denunciaba el Corregidor don Pedro Cano y Mucientes en 1756, constituían un reducido círculo de ricos y poderosos comerciantes, desligados de la participación directa en las tareas que precisaba su oficio, gestionadas por sus múltiples dependientes. Se limitaban a

587 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/78.

cobrar los dividendos procedentes de las acciones que poseían en la Compañía de Caracas y procuraban actuar como meros encomenderos o agentes de comerciantes extranjeros en las importaciones, legales o ilegales, de víveres, manufacturas y coloniales del extranjero⁵⁸⁸. Así se comprende la “fiebre” dieciochesca de crear compañías de acciones para la promoción de cualquier actividad marítima, pues a los ojos de estos ociosos comerciantes e inversores constituía la mejor manera de participar en los distintos negocios, invirtiendo el dinero en estas empresas dotadas de una dirección gestora permanente, lo que les permitía desentenderse absolutamente de la gestión de sus inversiones y de sus negocios y de cobrar a modo de rentas una serie de dividendos anuales equivalentes a sus acciones.

Las autoridades de Marina, dependientes de la Corona, deseosas de atajar el generalizado e impune contrabando, no hicieron más que valerse de estas características y tendencias de la estructura empresarial imperante para tratar de conseguir sus objetivos sembrando la discordia y la división, tal como en el capítulo del comercio marítimo se ha expuesto. A partir de la promulgación en 1761 de la prohibición de la libre extracción de metales preciosos para

588 Don Pedro Cano y Mucientes en un memorial remitido a la Provincia en que exponía los males de la economía guipuzcoana y proponía algunas soluciones, denunciaba, entre otras que “...sus frutos son escasos; trigo, maíz, castaña, algun haba, alubia, manzana, apenas // (fol. 1 r.) llega a cubrir meses del año; y los restantes se surten de Navarra y Castilla; y en alguna urgencia por San Sevastian y Marina de Francia...

El unico fueritte fondo que posee VS es montes y herrerias; finca que vinculó la providencia para suplir otras que le negó; pero no capaz de reparar todas las indigencias a la vida y comodidad civil.

Aun de este se usa tan mal que rinde menos de lo que deviera y sera uno de los puntos de la idea.

La industria o comercio, alma de toda la Provincia o Reino, y que repara y aun aumentta lo que negó naturaleza, es tan devilitado en esta Provincia que no se conoce y tan extenuado que se duda si le hubo.

En San Sevastian, puerto el mas principal, apenas le ai; (a execcion del que jira la Compañia de Caracas, que tendra su lugar separado) pocos son los trattantes de pulso o grueso caudal; los mas comisionistas y el resto de trafico de cortto valor; por milagro se ve una nave extrangera que aporte con genero util a el Pais, de lo preciso a el vestuario y adorno escasamente se encuentra; por lo que una inundacion de tiendecillas volantes que se equipan en Baiona dan el turno a la redonda por toda la Provincia, hazen sus gruesas ventas y mui caras; la precision da la ley, y llenos de caudal se retiran a nuebo empleo, vuelven y estan en un continuo movimiento sacando la sustancia y aniquilando el Pais. // (fol. 2 r.) Desde que estoi en el habré observado mas de quarentta tiendecillas, en continuo circulo perfectto por meses, semanas y dias y siendo una feria intterminable todos los pueblos.

Es total combencimiento de la pobreza de comercio de San Sevastian pues de lo contrrario sus almacenes repartirian los generos mas prompts y comodis y circularia el dinero entre los naturales sin salir fuera.

Fuenterravia si tubo comercio ia no le logra y solo es lamenttable memoria de lo que fue. Por el otro costado de la Marina solo se observa alguna otra chalupa de pescadores que escasamente entretienen los viernes del año.

La Compañia de Caracas es la unica que mantiene el nombre de comercio; no es de mi inspeccion su jiro y utilidad general que desde luego combengo; pero es notorio que sus interresados no son solos los provincianos, pues se cuentan muchos de toda España; y esto conduce mas a mi asumpto por que repartidos los caudales entre tantos no se refundiran todos en la Provincia y asi por este ramo no será sola la feliz, tendrá compañero. Es cierto que la tripulacion de bajeles se compone el maior numero de provincianos, muchos pasan con varios empleos; de los que buelben y no perecen traen algunos pequeños socorros para mante-// (fol. 2 v.) ner sus pobres familias; otros (que son mui pocos) mejoran su fortuna; y tal qual la labra perfectta.

Dexo de contar los que la perdieron, se inutilizaron y murieron y sigo a el de feliz suertte en caudal grande; acaso este la refunde en beneficio comun? La esperiencia enseña que no, porque contentto con lo que tiene, deseoso de no exponerla y lograr una vida quietta, reparando las fattigas de adquirir, se retira a su pueblo, labra casa, establece fincas y inutiliza el dinero para el comercio y solo su pueblo cuenta un individuo rico, contentto con lo que tiene y mui lexos de dar fomento a el comercio y coadyuvar a la publica utilidad.

De suerte que toda la fortuna que a labrado Caracas está ceñida a una dozena de individuos, retirados a vivir disfrutando las comodidades de la vida en tranquila paz, pero sin que su caudal circule y dé espíritu a el tráfico y se comuniquen a muchos, que animados con sus ganancias pudieran ser igualmente afortunados, mantendrian menos ceñidas sus familias y darian en pequeñas ganancias fomento a otras muchas...” (A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/21/65).

la adquisición de víveres y coloniales del extranjero⁵⁸⁹, la Corona comenzó a otorgar cada año habilitaciones para dicho cometido en beneficio de un reducido conjunto de grandes comerciantes de San Sebastián, quienes, en lo sucesivo, serían los únicos autorizados para extraer moneda de oro y plata para la adquisición de víveres y de coloniales extranjeros, legales o de contrabando⁵⁹⁰. Esta élite de grandes comerciantes, con los decretos de libre comercio con América, multiplicó aún más sus ingresos participando, directamente, en el comercio indiano con embarcaciones propias o fletadas, al efecto, desde los puertos habilitados, sin la intermediación de compañía privilegiada alguna. Fueron, también, los principales impulsores de las propuestas de aplicación de reformas en el marco aduanero guipuzcoano de finales del siglo XVIII, pues sus negocios y fortunas se habían convertido en las principales víctimas de la lucha entre el inmovilismo de las autoridades provinciales y la política desestabilizadora de las autoridades de Marina y de la Corona. Por ejemplo, los comerciantes don Diego de Echagüe y don Joseph Domingo de Huici, como prior y cónsul respectivamente del Consulado de San Sebastián, son quienes elaboraron en 1778 el memorial que contenía el plan para conseguir la habilitación del puerto de San Sebastián para el libre comercio con las colonias de América⁵⁹¹.

El caso de don Diego de Echagüe resulta muy ilustrativo para comprender debidamente la postura favorable a romper los privilegios aduaneros de Gipuzkoa sostenida por estos comerciantes de San Sebastián. Efectivamente, este comerciante, además de a las actividades ya mencionadas, se dedicaba a comerciar directamente con Indias por cuenta propia mediante sus propias embarcaciones. Algunos de estos comerciantes que, como Echagüe, figuran en la documentación comerciando por cuenta propia con Indias no se contentaron con sostener una batalla dialéctica con las autoridades de la Provincia en apoyo de la habilitación de San Sebastián para comerciar con Indias a cambio de la supresión de las aduanas del interior, y pasaron a intervenir directamente en la política desestabilizadora emprendida por las autoridades estatales y de Marina. Es el caso de don Joseph Antonio de Campos, propietario de dos fragatas dedicadas a la navegación entre los puertos peninsulares habilitados y La Habana, que en 1781 pretendió que, tras la arribada de ambas fragatas directamente a Pasaia, se les cumplimentaran todos los trámites correspondientes a los registros que se realizaban en los puertos habilitados. La Provincia se opuso de forma tajante, ya que lo contrario hubiera supuesto un precedente que pondría en entredicho la pervivencia del entramado foral-aduanero de Gipuzkoa. El pleito concluyó en 1782 de forma satisfactoria para los intereses de la Provincia con la obtención de una real orden prohibiendo la cumplimentación de los trámites propios de los registros con los barcos de Campos en Pasaia⁵⁹². Se materializó de este modo la ruptura entre las posturas de la Provincia y las de la élite de grandes comerciantes de San Sebastián, interesados en el comercio directo con las colonias, en torno a la cuestión aduanera; ruptura que se iría acentuando a fines del siglo XVIII y el siguiente.

589 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/7/89; JD IM, 1/7/90.

590 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/9/15; JD IM, 1/9/16; JD IM, 1/9/17.

591 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/101.

592 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/93; JD IM, 2/22/101.

De todas maneras hay que advertir que no todos los comerciantes eran favorables a variar el marco aduanero; aquéllos que participaban en las redes comerciales que realizaban su giro a través de puertos habilitados como Cádiz se opusieron a la habilitación que supondría la merma del tráfico que se desarrollaba entre Gipuzkoa y los citados puertos⁵⁹³. Así, el conjunto de comerciantes guipuzcoanos establecidos en dicha ciudad redactaron un memorial oponiéndose a la habilitación⁵⁹⁴. Aunque es también cierto que era el círculo de grandes comerciantes donostiarras que venía gozando de las habilitaciones el que, a la postre, resultaría el más beneficiado, pues sus intereses se conjuntaban perfectamente con los de los grupos de grandes financieros, comerciantes y altos funcionarios, estrechamente vinculados con la administración de la Monarquía. En este sentido, es muy significativo el dato de que en 1800 don Diego de Echagüe sucediera a don Joseph Ventura de Michelena en el cargo de comisionado en San Sebastián del Banco Nacional de San Carlos⁵⁹⁵. En suma, desde el punto de vista de la economía marítima, los conflictos de intereses suscitados a fines del siglo XVIII en torno a la habilitación de San Sebastián y al traslado de las aduanas, en parte importante, consistieron en un enfrentamiento entre dos distintos modos de funcionamiento de sendos conjuntos de redes comerciales: unas que basaban su actividad en el conjunto de vínculos y relaciones establecidos entre comerciantes residentes en el País Vasco, Andalucía y las Indias, y otras que trataban de fundamentar su actividad recurriendo directamente a los vínculos y relaciones de confianza que los comerciantes guipuzcoanos mantenían con sus homólogos situados en distintos puertos americanos.

8.3.2. Sistema de Organización de la economía marítima

Al inicio de este capítulo se expresaba que a lo largo de la Edad Moderna se desarrolló en Gipuzkoa un “marco” privilegiado y proteccionista que posibilitó y amparó el funcionamiento y la evolución de su economía marítima. En suma, un “sistema de organización”, tantas veces aludido a lo largo de esta investigación, dinámico y cambiante que trataba de amoldarse a las exigencias de las coyunturas económicas que acontecían a escala mundial o, cuando menos, europea, producidas a lo largo de todas esas centurias. De manera que ese dinámico y privilegiado sistema de organización de la economía marítima guipuzcoana, de talante proteccionista, posibilitó la pervivencia, el desarrollo y, en ocasiones, el éxito de las actividades marítimas emprendidas por sus habitantes, en un contexto, progresivamente, más competitivo y sometido a las crecientes presiones derivadas de las políticas belicistas y de

593 Véanse sobre la participación de los vascos en la economía de Cádiz y del fortalecimiento de los distintos grupos de comerciantes “nacionales”, afincados en dicha ciudad, durante la segunda mitad del siglo XVIII, respectivamente: MARTÍNEZ DEL CERRO GONZÁLEZ, V.E.: “<<Trabajar en red>>. La colonia de navarros y vascos en la economía gaditana de la segunda mitad del siglo XVIII”, en: TORRES SÁNCHEZ, R.: *Capitalismo mercantil...*, op. cit., pp. 71-106; CARRASCO GONZÁLEZ, M.G.: “Comercio, negocios y comerciantes en Cádiz a finales del siglo XVIII”, en: TORRES SÁNCHEZ, R.: *Capitalismo mercantil...*, op. cit., pp. 107-139.

594 A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/22/108. / A.M.R., B, 6, 3, 3.

595 ANGULO MORALES, A.: “Los comisionados del Banco Nacional...”, op. cit., p. 307. Aunque el nombre del comisionado donostiarra citado en esta obra es “Diego Echaguen”, es evidente que se trata del mismo don Diego de Echagüe.

absolutización y centralización administrativa emprendidas por los estados modernos. El carácter dinámico de este sistema era el resultado de la continua diversificación de las actividades desarrolladas por los protagonistas de la economía marítima; diversificación de actividades y de inversiones, vital para realizar los trasvases de capital, de mano de obra, de medios de producción, etc., de una actividad a otra según la variación de las coyunturas. Era un sistema fruto de la interacción de los principales intereses económicos, sociales y políticos de los participantes en mayor o menor medida en las actividades marítimas, lo que explica su alternancia a lo largo del tiempo en el fomento o en la limitación y exclusión, según los casos, de las distintas actividades, al compás del predominio de unos intereses sobre otros, de acuerdo con unas cambiantes reglas de juego⁵⁹⁶.

Se ha advertido, también, que la voz sistema alude a un concepto absolutamente artificial para referirse a un modelo dinámico⁵⁹⁷, creado para definir y comprender el funcionamiento del conjunto articulado e interdependiente de personas interesadas, y de actividades e instituciones económicas y políticas que conformaban la economía marítima de Gipuzkoa. Aunque, estos modelos, como artificios intelectuales que son, deben ser absolutamente refutables⁵⁹⁸, el recurso a su construcción y utilización es una condición indispensable para conseguir que avance el conocimiento histórico mediante la articulación racional del conjunto de datos reunido en el vaciado de las fuentes. Tal como algunos historiadores señalan, estos modelos económicos se componen, en primer lugar, de los propios protagonistas de los procesos históricos que se analizan, es decir, del conjunto de personas, agrupados en función de sus intereses y vinculados mediante diversos modos de relación. En segundo lugar, el siguiente componente de los modelos económicos son las distintas actividades económicas en que participan o se interesan en distinto grado las citadas personas. En tercer y último lugar, otro ingrediente fundamental de todo modelo son las instituciones jurídico-políticas, controladas por personas de un estatus económico y social elevado, de manera que su acción legislativa y gubernativa privilegia siempre sus intereses frente a otras⁵⁹⁹. Debido a que todos

596 TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las Reglas de Juego cambián..., op. cit., pp. 487-511.

597 Véase por ejemplo: BOIS, G.: “Un assaig sobre el naixement..., op. cit., p. 77.

598 LANE, F.C.: “The role of governments..., op.cit, pp. 10, 19.

599 Por ejemplo, para explicar las transformaciones acaecidas en la gestión y explotación de los comunales entre el Medioevo y la Modernidad, Álvaro Aragón afirma: “...En definitiva, el conflicto entre el modelo banderizo y el urbano no es más que la lucha por establecer un nuevo modelo de control y monopolización de los recursos, en un momento de expansión de una serie de actividades de alto valor acumulativo y económico, cuya gestión precisa de nuevas fórmulas, primero a través de las villas y después a través de la <<Provincia>> de Guipúzcoa y el Señorío regio de Vizcaya -desde 1379-, todo ello bajo el arbitraje de la Corona, que es la auténtica interesada en que esas riquezas reviertan en sus arcas. Esto es, el nuevo modelo económico que se está imponiendo en Europa y en el País Vasco atlántico, en el que se fomenta el predominio de las actividades comerciales y de intercambio, frente a la anterior economía agrícola y ganadera de autoabastecimiento, necesita superar los encorsetados marcos jurídicos y financieros del modelo banderizo-señorial. De la mano de la iniciativa regia, que ve en ello nuevas posibilidades para la expansión de su poder, se crea paulatinamente un nuevo marco jurídico que va a permitir la expansión de las mencionadas actividades productivas. De este proceso también quieren participar los Parientes Mayores que, sin embargo, no cuentan con una base jurídica suficiente que se lo permita, por lo que se verán abocados a realizar una serie de usurpaciones. Las villas no lo permitirán e iniciarán un largo proceso de recuperación que, en realidad, supuso una segunda señorialización. El modelo urbano debía hacerse con el control económico y jurídico de las materias primas y los medios de producción, para que todos los beneficios del nuevo modelo recayeran en sus manos -y, a través de él, en las de la Corona-. Para ello, a costa de los intereses y derechos de las comunidades a quienes

estos componentes se relacionan de una manera interactiva, a lo largo de este trabajo de investigación en vez de la expresión “modelo económico” se ha empleado “sistema de organización”.

En suma, el sistema de organización de la economía marítima se trataba de un conjunto compuesto de intereses ligados a los distintos agentes individuales y colectivos participantes, de las actividades económicas y de instituciones de distinto rango y características, articulado por redes de relaciones y vínculos personales de distinto tipo. A lo largo de este trabajo de investigación se han estudiado los distintos intereses en juego y los conflictos suscitados de su interacción, así como la fundamental influencia ejercida sobre la economía marítima por instituciones con ella estrechamente vinculadas, como la legislación vigente, las empresas o los distintos organismos de rango gremial. Aunque han sido continuas las alusiones al decisivo papel de las instituciones de gobierno, especialmente de ámbito provincial, en las características, el desarrollo y la evolución de la economía marítima, para la definitiva conclusión de este trabajo de investigación resta, tan sólo, referirse explícitamente a dicha intervención administrativa de la Provincia.

Para comprender la articulación y evolución del sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa es indispensable atender a la citada intervención de la Provincia. Era la institución que ejercía la función de vehículo en la asignación y conservación, tanto de la buena reputación de los guipuzcoanos, factor de primer orden para el funcionamiento de las redes de vínculos y relaciones en que se fundamentaba el quehacer cotidiano de las distintas actividades marítimas, como de los privilegios fiscales, preferenciales, etc., que aseguraban la viabilidad y la competitividad de las citadas actividades. El carácter decisivo y fundamental de la institución provincial en el funcionamiento de la economía marítima guipuzcoana se evidencia de manera radical si se atiende a las relaciones que existían, de forma generalizada en el occidente europeo de época moderna, entre los distintos niveles de mercados y los privilegios. Rafael Torres afirma que, durante el Antiguo Régimen, los conceptos de mercado y privilegios no sólo no eran opuestos sino que la actividad económica se fundamentaba en la conexión y mutuo apoyo de ambos. Añade que “...*las relaciones entre mercados y privilegios eran dictadas por un sistema político personalista y centralista, que no podía ser contrastado, y que daba lugar a unas reglas del juego arbitrarias, que se modificaban constantemente por el enfrentamiento de intereses muy diversos. La existencia de una forma de gobierno absolutista favorecía las medidas intervencionistas y abría la posibilidad de una continua modificación de las reglas de juego. Tanto las condiciones de acceso y control del mercado como las de uso y significado de los privilegios podían variar a capricho de las diversas políticas de la corona. Al hacerlo, se estaban también transformando las relaciones entre mercado y privilegio. A nuestro juicio, es precisamente la variabilidad de las reglas de*

supuestamente representaban, crearon auténticos monopolios sobre montes, bosques, ríos, molinos, abastecimientos, etc. Desde ese momento, los concejos y los intereses de las oligarquías que los dominan, se van a convertir en los verdaderos enemigos de los intereses de las comunidades a quienes representan; en un proceso que se prolonga en el tiempo, entre comienzos del siglo XIV y comienzos del siglo XIX, se produce un paulatino recorte de usos que hasta ese momento habían sido gratuitos, comunales y colectivos y la apropiación de los mismos por parte de las instituciones y los grupos concejiles...” (ARAGÓN RUANO, A.: “La importancia de los montes comunales..., op. cit., pp. 68-69).

juego lo que más contribuyó a definir las posibilidades de desarrollo económico...⁶⁰⁰.

Estas afirmaciones se hallan inscritas en un artículo, fruto de la línea de investigación que el citado autor ha emprendido sobre los asientos que la Corona firmó con diversos particulares durante el siglo XVIII. Insiste en la enorme trascendencia de los privilegios para el funcionamiento de los asientos que la Corona suscribía con los particulares. En primer lugar, desde el punto de vista de la Corona, el fortalecimiento de los asentistas, mediante la concesión de privilegios exclusivos, consistía el único medio para asegurar el cumplimiento de las condiciones pactadas en los asientos. Desde el punto de vista de los asentistas, estos privilegios exclusivos suponían la obtención de la protección de la Corona y de unos beneficios añadidos, en suma, de unas seguridades a la hora de afrontar unos negocios de dimensiones y riesgos extraordinarios. En segundo lugar, el privilegio constituía el principal estímulo, tanto para que los hombres de negocios se decidieran a la firma de asientos como para que otros negociantes y oficiales, de todo tipo, se emplearan al servicio de los asentistas. La razón de ello es que los asientos constituían una fuente importante de obtención de privilegios cuyos beneficios trascendían más allá de los inherentes al negocio para el que se concedían. El autor cita diversos privilegios como las exenciones fiscales; la obtención para todos los empleados en los asientos del “Fuero Militar” o sometimiento a la jurisdicción militar, con todos sus derechos, exenciones y prerrogativas, lo que constituía un poderoso aliciente para el empleo de la mano de obra al servicio de los asentistas al obtener, por este medio, la exención de las jurisdicciones ordinarias; la obtención, mantenimiento y aumento del buen nombre y del crédito comercial de los hombres de negocios que participaban en los asientos, merced al apoyo de la Corona, etc. En suma, los privilegios constituían el medio más eficaz para la creación de las redes de agentes y dependientes, imprescindibles para el buen funcionamiento y, en fin, para el éxito de los negocios emprendidos por los asentistas. Con todo, advierte que estos privilegios adolecían de limitaciones, derivadas del hecho de que dependían del albedrío de la Corona, es decir, de unas reglas de juego establecidas por la Corona y que, en cualquier momento, podía modificar, en consonancia con cualquier variación ocurrida en el equilibrio de los intereses predominantes en las altas esferas de la administración de la Monarquía. De manera que la concesión y supresión de los privilegios constituía un instrumento para el desarrollo de políticas afines a intereses concretos⁶⁰¹.

A la luz de estas aportaciones adquiere mayor relieve la directa intervención de la Provincia en la marcha de la economía marítima. Intervención que dio como resultado el establecimiento tácito del sistema de organización de la economía marítima que ahora se trata⁶⁰². Efectivamente, en el caso de la Gipuzkoa de época Moderna, la Provincia asumía en

600 TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las Reglas de Juego cambián..., op. cit., pp. 488-489.

601 TORRES SÁNCHEZ, R.: “Cuando las Reglas de Juego cambián..., op. cit., pp. 487-511. Véase también: TORRES SÁNCHEZ, R.: “<<Servir al rey>>, más una comisión..., op. cit., pp. 149-166.

602 Rafael Torres en lo concerniente a la intervención de la Corona afirma: “...La actuación de gobierno era el resultado de un complejo reparto de funciones entre el rey, instituciones, grupos sociales y particulares. Todos y cada uno de ellos contribuían a asegurar el cumplimiento de las decisiones de la corona, pero también a perpetuar un sistema en el que ellos eran los principales beneficiarios. Las medidas del gobierno se podían cumplir, pero al precio de quedar mediatizadas por el juego de intereses entre los agentes responsables de ejecutarlas...” (TORRES SÁNCHEZ, R.: “<<Servir al rey>>, más una comisión..., op. cit., p. 149).

parte la citada función, descrita para la Corona, de fuente de obtención o cuando menos de administración de privilegios. Por tanto, la Provincia fue una institución con capacidad de establecer unas reglas de juego acordes a los intereses predominantes en su seno. Sin embargo, tan importante como la concesión de nuevos privilegios fue su función de defensa de los que ya gozaban sus habitantes frente a las arbitrariedades que cometían otras instituciones, dependientes de la Corona. Todas estas funciones ejercidas por la Provincia, que desembocaron en la conformación de un específico sistema de organización de la economía marítima, merecen una atención más puntual y pausada.

En primer lugar, la institución provincial constituyó el principal vehículo de transmisión de un conjunto de privilegios generales para todos los vecinos de Gipuzkoa. Algunos de estos privilegios pasarían a engrosar la recopilación de los Fueros, accediendo de ese modo a la categoría de derechos fundamentales de todo guipuzcoano. Efectivamente, los vecinos de Gipuzkoa, por ser tales, gozaban de exenciones fiscales y de un marco jurisdiccional privativo y exento de la intervención de otras muchas instancias judiciales. Además, la Provincia era la garante principal de la hidalguía universal de sus habitantes, es decir, de su nobleza, de que todos ellos pertenecían al estamento más prestigioso de la Europa de época moderna. La Provincia era la garante de que los guipuzcoanos, por el mero hecho de serlo, fueran sujetos de buena fama y de crédito en cualquier lugar donde se hallasen y en cualquier negocio que emprendiesen. La férrea defensa de la hidalguía universal, más que con cuestiones de exclusión social, tal como muchos supuestos historiadores se arrojan a afirmar, tiene que ver con el principal modo de subsistencia de una economía, de una sociedad y de un régimen político basados en la pervivencia, tanto de la reputación y buena fama de sus habitantes como de las relaciones comerciales con el exterior. Es cierto que la hidalguía universal fomentaba el fortalecimiento entre los guipuzcoanos de los sentimientos de diferenciación con respecto a otras comunidades y grupos sociales, lo que derivaba en el afianzamiento de sus vínculos de tipo étnico o de procedencia de una comunidad de origen común⁶⁰³. Este hecho contribuyó notablemente a la expansión y al éxito de sus actividades comerciales que funcionaban merced al establecimiento de amplias redes de relación y vínculos desplegados por todo el occidente y que se fundamentaban en el crédito comercial y en el buen nombre de sus integrantes. En suma, los guipuzcoanos gozaban de múltiples privilegios económicos y sociales que las personas procedentes de otras comunidades, incluso peninsulares, carecían. Estas personas, desprovistas de tales privilegios vitales para alcanzar el éxito económico en época Moderna, se veían precisadas a recurrir al establecimiento de contratos particulares con la Corona -caso de los asientos- a fin de acceder al disfrute de algunos de ellos.

En segundo lugar, la Provincia constituyó una institución de primer orden para conseguir la eliminación o cuando menos la mitigación de los efectos negativos de una economía fundamentada sobre los privilegios. Mediante la disposición de una legislación propia, que regulaba muchas de las actividades marítimas, y de instrumentos legislativos como el “pase foral”, que impedían intromisiones legislativas opuestas a los intereses predominantes en Gipuzkoa, se evitaba en gran medida que las cambiantes y arbitrarias “reglas de juego”,

603 Véanse entre otros: GREIF, A.: “Reputation and Coalition...”, op. cit., pp. 857-882; MATHIAS, P.: “Risk, credit and kinship...”, op. cit., p. 25; MAURO, F.: “Merchant Communities...”, op. cit.

establecidas por la Corona, perjudicaran el desarrollo de las actividades marítimas. De manera que era mucho menos arriesgado invertir en las actividades marítimas desarrolladas en Gipuzkoa que en cualquier otro territorio desprovisto de semejante protección legal. Los ejemplos de este hecho son abundantes y han sido profundamente analizados en el curso de esta investigación, por lo que no se volverá a insistir más en ellos. Basta con recordar algunos casos como las exenciones de servir en la Armada disfrutadas por las embarcaciones y los marineros de Gipuzkoa, las facultades jurisdiccionales de las justicias ordinarias sobre la mayoría de las actividades marítimas, la adecuación de la legislación real a los intereses predominantes en Gipuzkoa, como en el caso de las Pragmáticas de fletes, de la gestión de los recursos forestales, de la ejecución de las levas de marinería, de las extracciones monetarias, de la aplicación de los tratados internacionales -recuérdense los Tratados de Conversa-, etc., todos de vital importancia en el desarrollo de las actividades marítimas, legales o ilegales, que integraban la economía marítima guipuzcoana⁶⁰⁴.

Esta realidad, tan opuesta a los preceptos correspondientes a un estado absolutista y que mediante esta investigación se ha constatado su vigencia incluso en las relaciones entre la provincia de Lapurdi y la monarquía absoluta de Luis de XIV, era una consecuencia directa de la articulación de la economía, de la sociedad y de las instituciones de gobierno mediante redes de vínculos y relaciones. Los principales comerciantes, inversores y participantes en actividades marítimas de Gipuzkoa mediante las citadas redes clientelares y de vínculos, por una parte conseguían que la economía marítima guipuzcoana funcionara de acuerdo con sus intereses y por otra copaban las instituciones de poder gremial, municipal y provincial. Los miembros de esta oligarquía, al mismo tiempo, se hallaban insertados en otras redes de relación y vinculación unas de extensión estatal y otras internacional⁶⁰⁵. Las relaciones y vínculos que los grandes comerciantes e inversores navales guipuzcoanos mantenían con oficiales y cargos de dirección de los órganos rectores de la Carrera de Indias les permitió una ventajosa participación en las relaciones comerciales con los territorios americanos y el predominio en la construcción de buques destinados a las flotas de galeones⁶⁰⁶. Sus vínculos con los principales comerciantes europeos -holandeses, franceses, flamencos, portugueses, ingleses, alemanes, etc.- les permitieron afianzar su participación en las redes comerciales

604 Y no sólo de Gipuzkoa, con respecto a las extracciones de plata Rafael Torres apunta: “La salida de plata, legal o ilegal, hacia Europa es un tema que no debe abordarse sólo desde el punto de vista del contrabando. Fue la columna vertebral de la actividad comercial, permitió una todavía desconocida integración financiera de España en Europa. En torno a esa salida, se articularon los intereses de la principales casas y grupos de comerciantes que operaban en España y, en manos de la corona, fue un poderoso instrumento para reorganizar los lazos entre poder político y poder económico...” (TORRES SÁNCHEZ, R.: “<<Servir al rey>>, más una comisión..., op. cit., p. 161).

605 Quienes han estudiado los procedimientos de funcionamiento del comercio ilegal ponen en evidencia las relaciones existentes entre las redes comerciales de ámbito local y regional con las de extensión internacional. Véanse entre otros: ANGULO MORALES, A.: *Del éxito en los negocios...*, op. cit., pp. 146-150, 276-280; MALAMUD RIKLES, C.D.: *Cádiz y Saint-Malo...*, op. cit., pp. 29-38; Idem: “El comercio directo de Europa..., op. cit., pp. 25-52; MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit., pp. 13, 64-70, 105-118; Idem: “Power, Corruption, and Commerce..., op. cit., pp. 271-301; TORRES SÁNCHEZ, R.: “El Banco de San Carlos y el negocio del tabaco..., op. cit., pp. 105-150.

606 Véanse al respecto: GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América...*, op. cit., pp. 15-48; HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 53-54; SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón...*, op. cit., pp. 50-125.

internacionales, actuando a modo de puente en los intercambios legales e ilegales que los citados comerciantes mantenían con las Indias⁶⁰⁷.

Todo este entramado se completaba con las estrechas relaciones que mantenían con personajes concretos situados en las instancias más elevadas del gobierno de la Monarquía, requisito indispensable para hacer prevalecer sus intereses sobre otros, ya fuesen los de otras autoridades reales interesadas en promover políticas opuestas al desarrollo de determinadas actividades marítimas de Gipuzkoa, o ya los de otros grupos económicos rivales en cuestiones particulares y concretas -rivalidades con grupos de comerciantes extranjeros, como los portugueses, o con los interesados en otras actividades económicas como los constructores navales andaluces-. Por supuesto, para entender este continuo consentimiento de la Corona con respecto a las pretensiones económicas de la oligarquía guipuzcoana no hay que olvidar el carácter estratégico de la provincia dentro del organigrama imperial de la Monarquía. Carácter estratégico, no sólo derivado de la situación geográfica de Gipuzkoa, sino conferido por los propios integrantes de la oligarquía provincial. A tal fin, promovieron la adecuación de sus recursos humanos -marinería, mano de obra especializada, militares, etc.-, de sus recursos materiales -bosques, embarcaciones, etc.- y de sus actividades marítimas e industriales -construcción naval, industria del hierro, producción de efectos navales, industria armamentística, etc.- para que llegado el caso fuesen capaces de satisfacer las necesidades de la Corona⁶⁰⁸.

La asignación de los citados privilegios en general, en beneficio de todos los guipuzcoanos, impedía que se produjeran los perjuicios que los privilegios exclusivos concedidos por la Corona a particulares, ya sea por medio de asientos, ya por otros medios, acarrearán a la economía de un determinado territorio. Rafael Torres destaca las consecuencias negativas de los asientos que repercutían en la mediatización de los estímulos que la demanda de la Corona podía suponer para la economía de todo el reino, de manera que el funcionamiento de los mercados dejaba de depender de dicha demanda para someterse a las estrategias empresariales de un reducido conjunto de asentistas, reduciendo el libre concurso de los agentes económicos en los mercados⁶⁰⁹. La institución provincial impidió, en todo momento, que unos determinados particulares detentaran privilegios exclusivos que fuesen perjudiciales a los intereses predominantes en la economía y política de Gipuzkoa, y esta salvedad es de vital importancia como en breve se mencionara. Efectivamente, los privilegios que la

607 HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés...*, op. cit., pp. 107-110; MALAMUD RIKLES, C.D.: *Cádiz y Saint-Malo...*, op. cit.; Idem: "El comercio directo de Europa...", op. cit., pp. 25-52; MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial...*, op. cit.; Idem: "Power, Corruption, and Commerce...", op. cit., pp. 271-301; OLIVA MELGAR, J.M.: "Realidad y ficción en el monopolio de Indias...", op. cit., pp. 328-354.

608 ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 165-172.

609 TORRES SÁNCHEZ, R.: "<<Servir al rey>>, más una comisión...", op. cit., p. 166. En el otro artículo citado del mismo autor señala en el caso de los asientos firmados para conseguir el abastecimiento militar que "...la corona trasladaba a la iniciativa privada la coordinación de la producción y su distribución. Al hacerlo así, mediatizaba los estímulos que la demanda militar podía ofrecer a la economía del país. En adelante, las posibles respuestas de los mercados a esa demanda estaban supeditadas no tanto al volumen y variedad de esa demanda sino a las estrategias empresariales de los asentistas, y estas, como veremos, estaban influidas por su relación con la corona..." (TORRES SÁNCHEZ, R.: "Cuando las reglas de juego cambian...", op. cit., pp. 494-495).

Provincia transmitía y preservaba, en principio, afectaban a todos sus vecinos, aunque había, como se sabe, importantes excepciones. En una época en la que el estatus y los valores sociales más ambicionados y prestigiados eran los de la nobleza, la existencia de instituciones que amparasen la igualdad jurídica de los vecinos de determinado territorio o jurisdicción resultaba vital para su desarrollo económico. No era suficiente la existencia y disponibilidad de importantes potencialidades y recursos económicos para que un determinado territorio alcanzara la prosperidad económica. Además de todo ello, era vital la presencia de una institución que evitase la monopolización y acaparamiento de los recursos por unas minorías privilegiadas y que fomentase el desarrollo de los distintos sectores económicos como medio para alcanzar el enriquecimiento personal y los consiguientes ascenso social y acceso a las instituciones legislativas y gubernativas.

Quizás el ejemplo más paradigmático de esta realidad sea el frustrado desarrollo económico de la Andalucía atlántica del siglo XVI, a pesar de constituir un territorio dotado de unos recursos demográficos, agrarios y pesqueros infinitamente superiores a los existentes en Gipuzkoa, de unos importantes establecimientos industriales -sederías, pañerías, construcción naval, etc.-, de unas redes de intercambio comercial sin parangón en toda Europa -encrucijada de rutas de comunicación procedentes del Mediterráneo, del norte de Europa y de África, cabecera del monopolio comercial con las Indias, etc.- y de un conjunto de comerciantes sólidamente insertados en dichas redes comerciales. La coyuntural bonanza económica del siglo XVI, basada sobre todo en la llegada de los tesoros americanos, repercutió en el fortalecimiento de las bases tradicionales de la economía andaluza: ampliación de los latifundios, mayoritariamente en manos de la nobleza, y acentuación de las tareas de intermediación de los comerciantes protagonistas de la Carrera de Indias. A diferencia de lo que sucedía en Gipuzkoa, la enorme llegada de riquezas a manos de estos pocos privilegiados motivó que no invirtieran en el desarrollo de los sectores productivos, limitándose a destinar las tierras al cultivo de unas pocas producciones destinadas al mercado indiano y a traficar con mercancías ajenas procedentes de otras latitudes como el hierro y las embarcaciones vascas, o las múltiples manufacturas europeas. A pesar de las enormes potencialidades descritas, esta situación constituyó la principal causa de la grave crisis económica experimentada por Andalucía y parte de los territorios del interior peninsular durante la primera mitad del siglo XVII⁶¹⁰.

En tercer lugar, además de los citados privilegios o derechos de carácter general recogidos en los Fueros de Gipuzkoa, la Provincia fue el principal instrumento para la obtención de otros privilegios de alcance mucho más restringido, que, al tiempo que beneficiaban los intereses ligados a determinadas actividades, podían llegar a ser totalmente opuestos otros. Es decir, en Gipuzkoa era la Provincia la principal institución que establecía las reglas de juego por las que se regían los distintos mercados de los que dependían las actividades marítimas. Unas reglas de juego que siempre eran favorables a unos intereses económicos concretos, correspondientes a determinados grupos de la oligarquía que eventualmente ocupaban los puestos de gobierno. La alternancia de quienes ejercían los cargos de gobierno explica la continua variación del apoyo concedido por las instituciones a distintas actividades

610 MARTÍNEZ SHAW, C.: "La Andalucía atlántica...", op. cit., pp. 293-307.

marítimas, de manera que los conflictos de intereses entre los principales interesados en las mencionadas actividades a fin de hacerse con el citado apoyo constituyeron una constante a lo largo de toda la Edad Moderna. En manos de la Provincia estaba el fomento o la aminoración, según los casos, de actividades distintas ligadas a intereses concretos, respectivamente, mediante el reconocimiento o la eliminación de determinados privilegios. A lo largo de esta investigación se han analizado los procedimientos y gestiones emprendidos por los interesados en distintas actividades para que la Provincia les otorgara su apoyo. Esta acción de la Provincia se materializó en el establecimiento de un sistema de organización de la economía marítima que, mediante el uso de determinados privilegios, permitió a lo largo de la Edad Moderna proteger los intereses ligados a las principales actividades marítimas que se desarrollaban en Gipuzkoa, al tiempo que se propiciaba su viabilidad en un mundo cada vez más competitivo.

Era un sistema de organización dinámico, pues evolucionaba al compás de los cambios operados en los principales intereses económicos que habían propiciado su establecimiento por parte de la institución provincial. Efectivamente, el sistema era dinámico, no estático o inmutable, pues dependía de las variaciones de las reglas de juego establecidas por la Provincia; aunque éstas tampoco llegaban a la gran variabilidad de las reglas impuestas por la Corona⁶¹¹. Constituía un sistema de gobierno personalista y, a la vez, centralista, lo que ocasionaba que las decisiones de gobierno y las subsiguientes reglas de juego dependieran, fuertemente, tanto de unos individuos concretos muy poderosos -el rey, los ministros, cortesanos, etc.-, como de un constante enfrentamiento de una cantidad infinita de intereses, afines a las más diversas actividades económicas y a las múltiples situaciones económicas, sociales y políticas de los vastísimos territorios del Imperio Español. De manera que la Corte, o centro de decisión de las reglas de juego, constituía una intrigante amalgama de incontables intereses en liza por alcanzar alguna gracia o privilegio, que les repercutiera en alcanzar algún beneficio, en satisfacer alguna necesidad, en suplir algún perjuicio, o en obtener el apoyo de la Corona en sus enfrentamientos con otros intereses.

En cambio, las instituciones de gobierno de la Provincia eran de tipo colegiado y ejercían una forma de gobierno más o menos representativa. Ello implicaba que la toma de decisiones dependía de los acuerdos mayoritarios alcanzados en los órganos colegiados de la Provincia, con que la variación de las reglas de juego no era tan frecuente, ni tan arbitraria, ni tan drástica como en el caso de la Corona. Así, se explica que a lo largo de la Edad Moderna la

611 Tal como señala Rafael Torres la forma de gobierno absolutista fomentaba la arbitrariedad de sus reglas de juego: "...las relaciones entre mercados y privilegios eran dictadas por un sistema político personalista y centralista, que no podía ser contrastado, y que daba lugar a unas reglas del juego arbitrarias, que se modificaban constantemente por el enfrentamiento de intereses muy diversos. La existencia de una forma de gobierno absolutista favorecía las medidas intervencionistas y abría la posibilidad de una continua modificación de las reglas de juego. Tanto las condiciones de acceso y control del mercado como las de uso y significado de los privilegios podían variar a capricho de las diversas políticas de la corona. Al hacerlo, se estaban también transformando las relaciones entre mercado y privilegio. A nuestro juicio, es precisamente la variabilidad de las reglas de juego lo que más contribuyó a definir las posibilidades de desarrollo económico...". Más adelante añade: "...los privilegios alcanzaban su verdadera dimensión en la relación que los privilegiados mantenían con el monarca. Un cambio de ministro, una variación en la política o un enfrentamiento en las diferentes directrices políticas podía acarrear una limitación de la efectividad de un privilegio, sin necesidad de abolirlo expresamente..." (TORRES SÁNCHEZ, R.: "Cuando las reglas de juego cambian...", op. cit., pp. 489, 505).

Provincia amparara y fomentara, al mismo tiempo, intereses supuestamente contrapuestos o que unos mismos individuos fuesen afines a intereses contrapuestos. El juego político de la Provincia, en que las decisiones no se adoptaban de forma súbita, sino que dependían de largas y recurrentes negociaciones, constituía a la vez la causa y el efecto de la diversificación de la participación en distintas actividades marítimas emprendida por sus interesados. De manera que la ambivalencia y la indefinición observadas, tanto en el proceder de muchos grandes inversores navales como en los conceptos morales y en los comportamientos socio-económicos de los guipuzcoanos en general, se correspondían, perfectamente, con una forma de gobierno en la que predominaba una política de toma de decisiones ambivalente e indefinida. Sin embargo, ello redundaba en una mayor estabilidad y generalidad de las reglas de juego, pues para su variación se necesitaba del consenso de intereses diversos y en muchas ocasiones opuestos. Esta estabilidad política era vital para la pervivencia, al mismo tiempo, de diversas actividades marítimas que continuaban siendo viables, merced a los privilegios que la Provincia les reconocía. Además, esta estabilidad y generalidad de las reglas de juego del sistema de organización de la economía marítima guipuzcoana repercutía en una mayor protección frente a las arbitrariedades cometidas por las autoridades dependientes de la Corona y frente a la competencia externa, al tiempo que una importante disminución de los riesgos en los negocios emprendidos en Gipuzkoa.

Hay que tener en cuenta que la diversificación de las inversiones y la participación en distintas actividades marítimas constituyó una estrategia clave para poder realizar los trasvases de capital de unas actividades a otras en determinadas coyunturas, en las que las primeras se veían afectadas de dificultades y las segundas gozaban de buena salud. Estos procedimientos permitieron el continuo desarrollo de la economía marítima guipuzcoana evitando que se produjeran episodios de crisis generalizada, sin que nunca se llegara a la ruina y quiebra total de los inversores y al desempleo de los participantes en las distintas actividades marítimas. De manera que, desde un punto de vista de estrategia económica, resultaba imprescindible asegurar la pervivencia de actividades, en principio de una directa rentabilidad económica menor, aunque vitales para apuntalar el éxito de otras mucho más lucrativas. Así se explican hechos como el mantenimiento, durante todo el siglo XVII, de algunos privilegios favorables a la perduración de la actividad ballenera, a pesar de los continuos y graves encontronazos que enfrentaban a los principales interesados en dicha actividad con los intereses comerciales predominantes en las instituciones. Hay que tener en cuenta que la pervivencia de la actividad ballenera resultaba vital para que Gipuzkoa continuara participando en las redes mercantiles que comunicaban el interior peninsular con el norte de Europa. Otro caso muy ilustrativo es la fundación de la Compañía Ballenera de San Sebastián promovida por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas como un instrumento para reducir la enorme competencia que la gran flota ballenera labortana ejercía en lo concerniente a la contratación de la marinería guipuzcoana.

Es cierto que, a lo largo de la Modernidad, la protección y las políticas de fomento de la Provincia afectaron, principalmente, a aquellas actividades marítimas más destacadas y más lucrativas, en las que se interesaban los miembros de las oligarquías locales del litoral, y que, con el transcurso del tiempo, fueron los intereses de los grandes comerciantes e inversores navales de San Sebastián los que predominaron en las decisiones de la Provincia. Este proceso fue paralelo a la progresiva mercantilización de la economía marítima.

Mercantilización que se manifestó en la concentración de la mayor parte del armamento, de las inversiones y de la dirección de las empresas dedicadas a distintas actividades marítimas en manos de unos pocos acaudalados comerciantes e inversores mayoritariamente residentes en San Sebastián y miembros de la citada oligarquía que copaba los cargos de gobierno local y provincial. No se volverá a insistir en el relato de más ejemplos que certifiquen esta realidad, pues a lo largo de este trabajo de investigación se ha hecho continua referencia a ella. Con todo, es cierto también, que el carácter, de alguna manera representativo del sistema político imperante en la Gipuzkoa moderna impedía al mismo tiempo un total arrinconamiento o sometimiento al ostracismo de otros intereses ajenos a los citados grupos de grandes comerciantes e inversores navales. Tampoco faltan ejemplos de este hecho a lo largo de esta investigación; basta con recordar las acciones de todo tipo emprendidas por los empresarios y algunas pocas localidades como Mutriku, interesados en la industria del escabeche de besugo, que, tras largos años de lucha, consiguieron a principios del siglo XVII la supresión de la prohibición impuesta por la Provincia al ejercicio de esta actividad, poco considerada por los grandes comerciantes e inversores y opuesta a los intereses de los grandes rentistas agrícolas de Gipuzkoa.

En cuarto y último lugar, se ha hecho frecuente referencia a las transformaciones que el sistema de organización de la economía marítima experimentó durante las décadas iniciales del siglo XVIII. Estas transformaciones no se limitaron a la mera sustitución del ejercicio de unas actividades marítimas por otras, ocurrida por entonces, ni al acontecimiento de profundas transformaciones en la estructura empresarial existente en Gipuzkoa, que apostó por la introducción de importantes cambios en la organización empresarial que hasta entonces había pervivido y cuyo exponente máximo es la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Los cambios afectaron al sistema mismo de organización de la economía marítima, a los propios procedimientos de establecimiento de las reglas de juego y de asignación de los privilegios, aplicados hasta entonces por la Provincia. Sin que llegara a operarse una total ruptura con el pasado, las gestiones y maniobras conducentes a la creación de la Compañía de Caracas implicaron la introducción de las mencionadas transformaciones en el sistema de organización de la economía marítima. Transformaciones que fueron coetáneas y acordes con las que estaban aconteciendo en el seno mismo de la sociedad y de las instituciones de gobierno de Gipuzkoa. Efectivamente, a lo largo de toda la Edad Moderna acontecieron los citados procesos de mercantilización y de oligarquización que se tradujeron en la concentración de las principales actividades económicas en manos de una cada vez más reducida élite de grandes rentistas y de comerciantes-inversores, y en la ampliación de las facultades gubernativas de los órganos permanentes de las instituciones de gobierno, tanto local -regimientos- como provincial -Diputación-, copados por los miembros de las citadas oligarquías locales⁶¹².

612 Véanse al respecto, entre otras: ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna...*, op. cit., pp. 165-172; ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “La pervivencia de los Parientes Mayores...”, op. cit.; BILBAO, L.M.: “Crisis y reconstrucción...”, op. cit.; FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen...*, op. cit.; PORRES MARIJUÁN, R.: *Gobierno y administración...*, op. cit.; Idem: *Las oligarquías urbanas...*, op. cit.; PORTILLO VALDÉS, J.M.: *Monarquía y gobierno provincial...*, op. cit., pp. 613-630; TRUCHUELO, S.: *La representación de las corporaciones locales guipuzcoanas...*, op. cit.; URRUTIKOETXEA, J.: “Revueltas sociales...”, op. cit.; Idem: “*En una mesa y compañía...*”, op. cit.

Los efectos de este doble proceso de mercantilización y de oligarquización en la economía marítima guipuzcoana, consistentes en la concentración de las principales actividades marítimas en manos de la élite comercial-inversora afincada en San Sebastián, ya han sido ampliamente descritos en el curso de esta investigación. De modo que las citadas transformaciones acaecidas en torno a la creación de la Compañía de Caracas no constituyen más que un reflejo de ello. Quizás, la principal novedad con respecto a los tiempos anteriores, fueron las transformaciones en el modo de asignación y administración de los privilegios, reconocidos por la Provincia en beneficio de las distintas actividades marítimas. A lo largo de las décadas finales del siglo XVII y, de manera acelerada, durante las iniciales del siglo XVIII la Provincia emprendió un proceso de eliminación del conjunto de privilegios proteccionistas, bajo cuyo amparo se desarrollaron las principales actividades marítimas. Se eliminaron las preferencias de venta de productos pesqueros y las exenciones fiscales que disfrutaban las flotas ballenera y bacaladera guipuzcoanas; las exenciones de servir en la Armada que gozaban, de forma expresa, las embarcaciones y tripulaciones que integraban las citadas flotas, pero extendidas, de hecho, al conjunto de las actividades marítimas; la libertad de embarque en las flotas pesqueras labortanas; la aplicación de las Pragmáticas de fletes, de manera que protegiese a la flota dedicada al transporte de mercancías; la disponibilidad de marinería por actividades como las pesquerías transoceánicas, la pesca del litoral y el corso, etc. Carentes del marco protector que este conjunto de privilegios conformaban, la mayoría de las actividades marítimas experimentaron un proceso decadente que, en algunos casos, llegó hasta su extinción. Con la salvedad de la actividad del comercio directo con Indias, o mejor dicho de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que desde su fundación en 1728 sería investida de todos estos privilegios que poco tiempo antes habían contribuido a la viabilidad y a la pervivencia de otras actividades.

Las repercusiones de este proceso de concentración de los privilegios en beneficio casi exclusivamente de una única empresa fueron muy hondas en lo que respecta al sistema de organización de la economía marítima. Por una parte, la existencia de una entidad investida con todo tipo de privilegios fiscales, de compraventa de bienes y de productos, de contratación y de disponibilidad de marinería, etc., aceleró la crisis de otras actividades totalmente desprovistas de cualquier privilegio proteccionista y, por tanto, incapaces de competir con la propia Compañía de Caracas. Por otra parte, esta concentración de privilegios en manos de la Compañía hizo que, además de ser la única beneficiaria de los citados privilegios, la Provincia, en lo sucesivo, a la hora de administrar los privilegios, se rigiera de acuerdo con los intereses afines a la Compañía de Caracas. Es decir, el establecimiento de las reglas de juego dependería, en adelante, de los intereses de la Compañía de Caracas, de manera que la concesión o la eliminación, según los casos, de privilegios que beneficiasen a otras actividades se regiría de acuerdo con los citados intereses. Entre los privilegios que, de hecho, disponía la Compañía de Caracas se podrían mencionar algunos como la adecuación de las restantes actividades a su conveniencia -recuérdense acontecimientos como la fundación de la Real Compañía Ballenera de San Sebastián o la prohibición de extracción de madera desde Gipuzkoa decretada en 1736-, y la asunción de la función de motor de la economía guipuzcoana en general -absorción de la Compañía Ballenera, exportaciones de los excedentes férricos hacia Indias, comercialización de las armas elaboradas en la Real Fábrica de Placencia de las Armas, etc.-.

Por último, el hecho de que casi todo el conjunto de privilegios económico-fiscales, que en el pasado habían sustentado a las distintas actividades marítimas, fuesen atribuidas en exclusivo beneficio de una única persona jurídica, que era la Compañía de Caracas, supuso un peligroso precedente para la pervivencia misma del sistema de organización de la economía marítima. A medida que, a lo largo del siglo XVIII, se acentuaba el proceso de mercantilización y oligarquización en la economía y sociedad guipuzcoanas, fueron surgiendo grupos de individuos deseosos de emular a la Compañía de Caracas mediante el acceso al disfrute de determinados privilegios exclusivos. Durante la segunda mitad de este siglo, la Corona supo instrumentalizar estos anhelos en satisfacción de sus propios intereses, de manera que, al tiempo que otorgaba el privilegio exclusivo de extracción de moneda al extranjero para la adquisición de víveres y coloniales a un reducido grupo de “habilitados” o grandes comerciantes revestidos de tal facultad, les negaba el privilegio de la participación en el libre comercio americano, siempre que la Provincia no se aviniera al traslado de las aduanas desde el interior al litoral. Además de sembrar la discordia, la Corona llegó a amenazar con la supresión en Gipuzkoa del giro de la Real Compañía de Filipinas, heredera de la de Caracas, a fin de presionar a la Provincia para la consecución de sus intereses. En resumen, la práctica de la instrumentalización de los privilegios en beneficio exclusivo de unos intereses muy concretos, iniciado en Gipuzkoa a favor de la Compañía de Caracas y que constituyó, quizás, la principal característica del renovado sistema de organización de su economía marítima durante el siglo XVIII, se volvió, hacia fines de este siglo, en contra de la pervivencia del sistema mismo, acarreando las graves consecuencias por todos conocidas, pero que se escapan de los objetivos propuestos para esta investigación.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación, se ha podido constatar que las características y la evolución de la economía marítima de Gipuzkoa a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII estuvieron fuertemente mediatizadas por los intereses de quienes, en mayor o menor grado, participaron e intervinieron en ella. La Gipuzkoa de época Moderna era un territorio volcado al mar, tal y como venía siéndolo al menos desde las tres últimas centurias medievales. Efectivamente, desde finales del siglo XV coincidieron diversos factores que impulsaron, más si cabe, la proyección marítima guipuzcoana. Las características de su geografía, tanto físicas -litoral, límite entre la Europa septentrional y la meridional, entre el Continente y la Península, orografía, clima, geología, vegetación, red fluvial, etc.- como políticas -frontera, unificación de la provincia, reconocimiento de la soberanía castellana, etc.-, ya de por sí muy adecuadas para el desarrollo de distintas actividades marítimas, desde el pleno medievo constituyeron unos elementos de vital importancia para un poder real en pleno proceso de fortalecimiento, tal como estaba aconteciendo en las distintas monarquías del occidente europeo al igual que en la castellana. El desarrollo de determinadas actividades marítimas -construcción naval, industria del hierro y armamentística, transporte, guerra marítima-, ya asentadas en Gipuzkoa, cobró gran importancia para la consecución de los intereses monárquicos. Los reyes, procedieron sucesivamente a su fomento mediante la concesión de abundantes privilegios que pretendían la disposición de una abundante y poderosa flota, necesaria tanto para la ampliación de las rentas reales procedentes de la masiva exportación de lanas y de la importación en contrapartida de productos manufacturados como para la aplicación de una expansionista política naval-militar. El resultado es por todos conocido, a lo largo de los siglos XIII, XIV y XV actividades como las industrias férricas, armamentísticas y navales y el transporte marítimo experimentaron un enorme auge. Gipuzkoa constituía una verdadera potencia naval, cuya flota controlaba parte importante del transporte naval internacional y obtenía decisivos éxitos militares sobre sus contrincantes, de manera que diversos reinos y potencias extranjeras, caso de los reinos de Navarra, o Inglaterra, los ducados de Aquitania o Bretaña, etc., llegaron a establecer tratados de paz y comercio con ella.

El auge de las actividades relacionadas con el comercio impulsó el de otras como la construcción de embarcaciones o las pesquerías transoceánicas, desde al menos el siglo XIV, desarrolladas en aguas de Galicia, las Islas Británicas o Islandia. Esta proyección exterior de las actividades marítimas guipuzcoanas estaba impulsada además por el proceso de señorialización que, de manera paralela, había acontecido en Gipuzkoa. Este proceso acaecido en Gipuzkoa a veces no resulta tan expreso ni evidente como lo es en otros territorios vascos, caso del alavés, en el que la señorialización afectó sobre todo a los recursos agrícolas. Las propias características de la agricultura, que para su desarrollo precisa de amplias extensiones de tierras, condicionan que la señorialización emprendida sobre ella resulte, a los ojos del historiador tan alejado en el tiempo, mucho más expresiva, evidente y ante todo mensurable o cuantificable. Ello es debido, frecuentemente, a los procedimientos de medición empleados -disposición en mapas de la extensión territorial de los recursos agrícolas señorializados, o de los límites jurisdiccionales de los señoríos, gráficos cuantitativos de número de aldeas, iglesias, rentas rurales, molinos, y demás infraestructuras sometidas a señorío, etc.-, que quizás no son tan adecuados para captar el alcance de la señorialización sobre otros tipos de recursos no menos importantes desde el punto de vista de

la obtención de rentas -ríos, pesquerías marítimas, peajes, pesajes, apropiación de impuestos reales sobre el comercio, etc.-.

En suma, aunque no tan evidente a primera vista y mediante procedimientos que también a priori pueden resultar paradójicos para quienes procedan a estudiar los acontecimientos del pasado, mediante una visión de la historia demasiado estructurada, el proceso de señorialización aconteció también en Gipuzkoa y de manera muy efectiva sobre aquellos recursos que resultaban vitales para el desarrollo de su economía marítima. Por una parte, el territorio perteneciente a la jurisdicción realenga se subdividió y otorgó a las villas que se fueron fundando. Por otra parte, fueron los recursos directamente ligados a la economía marítima, es decir, aquellos que resultaban más lucrativos, los que fueron señorializados, tanto por algunos poderosos particulares como, sobre todo, por los concejos de las villas, dando origen a la monopolización de los principales y más inmediatos recursos pesqueros del litoral y al establecimiento de las renterías que absorbían en exclusiva todo el tráfico comercial que discurría por determinadas comarcas. Aunque en principio las villas suponían instrumentos para lograr la efectiva administración de la jurisdicción real e impedir que otros poderes procedieran a su usurpación, el ejercicio de la jurisdicción pronto se transformó en instrumento de dominación jurisdiccional y económica, aplicada sobre todos los pobladores y los principales recursos económicos de Gipuzkoa, en beneficio de una emergente oligarquía. Esta oligarquía integrada por antiguos linajes de poderosos señores poseedores de muchos de los recursos económicos existentes -ferrerías, molinos, nasas, renterías, tierras, ganadería mayor, casas urbanas, etc.- y por los sectores enriquecidos merced a su participación en las boyantes actividades de producción e intermediación -comercialización del hierro, transporte naval, pesquerías, etc.- impulsó además la articulación de la institución de la Provincia, todo ello con la excusa de que sirviera para la lucha antiseñorial contra aquellos particulares o Parientes Mayores que pretendían usurpar el dominio jurisdiccional y económico de las villas. Esta institución, en lo sucesivo y de manera progresiva, constituiría el principal instrumento de defensa de las facultades gubernativas de las villas y en suma de los intereses económicos, sociales y políticos de las oligarquías que detentaban su gobierno, tanto frente a las injerencias del cada vez más absolutizado poder central de la Monarquía como frente a cualquier competencia perniciosa que pudiera ejercer otra entidad territorial, estatal o económica cualquiera.

Durante las décadas iniciales del siglo XVI se estaba gestando todo un sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa, que repercutiría decisivamente sobre las características de su economía en general, dada la capital importancia de las actividades marítimas. La mundialización emprendida por esas fechas por la Monarquía española mediante su vinculación al proyecto imperial católico europeo y la conquista y el sometimiento de vastos dominios terrestres -América y posesiones litorales de África y Asia- y sobre todo marítimos -predominio naval ibérico sobre todos los océanos-, en principio potenció la coincidencia de intereses entre la Corona y Gipuzkoa. El enorme esfuerzo marítimo que el desarrollo de esas empresas precisaba, acentuó la política de concesión de privilegios que pretendían el fomento de las actividades marítimas. A diferencia de lo acontecido en el pasado, en el siglo XVI era la institución provincial la que, de manera progresiva, por una parte administraba la obtención y la aplicación de los citados privilegios y por otra, garantizaba a la Corona la obtención de los beneficios que con ello deseaba alcanzar:

la disposición de una flota capaz para mantener el cada vez más decisivo tráfico comercial con América y para enfrentarse contra otras potencias navales emergentes que deseaban participar de los enormes beneficios. Pero, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, a medida que las crecientes exigencias de la Monarquía, derivadas de su política imperialista, rebasaban las capacidades de la economía marítima guipuzcoana y los intereses de sus sectores oligárquicos progresivamente se desligaban de los propugnados por la Corona, la Provincia se transformó en el principal instrumento de defensa de esos intereses guipuzcoanos frente a las demandas reales.

El principal procedimiento aplicado por la Provincia para conseguir el fomento de los intereses de la oligarquía económica consistió, aunque parezca paradójico, en el estrechamiento de las relaciones de dependencia de la Corona con respecto a las actividades marítimas desarrolladas por los guipuzcoanos. Su consecución exigía el sometimiento, o mejor, la adecuación y articulación de todos los intereses de signo particularista de carácter local o relacionados con grupos sociales de escasa trascendencia en las instituciones de gobierno en pos de unos intereses, muy beneficiosos para los grupos oligárquicos, promovidos por las instituciones locales y provinciales a manera de intereses públicos o generales. El éxito de las principales y más lucrativas actividades marítimas dependía del abaratamiento de los costos a fin de que fueran competitivas frente a la cada vez más pujante competencia extranjera y resultaran rentables las inversiones. Como resultado, las instituciones promovieron una política de tasación de los salarios y de los precios de determinados productos. El sometimiento a tasa de los salarios precisaba de la aplicación de una política de abaratamiento de los productos alimenticios y de primera necesidad para evitar carestías y los subsiguientes estallidos de conflictos sociales violentos. Se aplicó una política de abastecimiento público que fomentaba las importaciones de víveres del extranjero y la tasación de sus precios de venta así como de determinadas producciones alimenticias locales, especialmente las procedentes de la pesca del litoral. Es decir, a la señorialización de los recursos pesqueros más lucrativos y más inmediatos se sumó la aplicación de tasas sobre la venta del pescado capturado más allá de las áreas monopolizadas. La combinación de ambos factores constituyó una verdadera losa para el desarrollo de una economía fundada sobre los recursos marítimos locales y otro motivo más para que los pescadores y marineros, que constituían la gran mayoría de la población del litoral, se embarcaran masivamente en empresas y actividades marítimas que los sectores oligárquicos deseaban fomentar, como el transporte y comercio marítimos, las pesquerías transoceánicas, el corso, etc. Esta necesidad del recurso al exterior para conseguir el abastecimiento alimenticio de la población fue otro factor más, hábilmente instrumentalizado por las autoridades de la Provincia para ampliar los privilegios económicos de Gipuzkoa, accediendo a una “libertad” de comercio que se oponía abiertamente a toda lógica de centralización y absolutización estatal de cuño mercantilista: permiso de extracción de hierro, de moneda de oro y plata, permisos para comerciar con enemigos declarados, de importación de mercancías de contrabando, etc.

Por supuesto, esta política restrictiva que afectaba al libre mercado de determinados capítulos de producción provincial no afectaba a otros en cuya producción y comercialización se interesaban directamente los sectores oligárquicos, como es el caso de la producción sidrera encaminada al lucrativo mercado de abastecimiento de los barcos que se dedicaban a las distintas actividades marítimas, o los productos procedentes de las pesquerías

transoceánicas como eran los derivados de la ballena -grasa, barbas, esperma, etc.- o de la pesca -bacalao, arenques, rabas, etc.-. A lo largo de esta investigación se ha observado que, en las distintas localidades del litoral, aconteció un proceso de prelación de determinadas actividades sobre otras. A partir de la segunda mitad del siglo XVI, los principales sectores oligárquicos impulsaron que esa prelación se transformara en especialización de cada localidad en el desarrollo de alguna actividad específica. Esta especialización estaba indisociablemente unida al establecimiento de un conjunto de relaciones de dependencia de carácter jerárquico, de manera que unas actividades se plegaran a los intereses de otras y unas localidades a otras. Poco a poco sería la oligarquía comercial de San Sebastián la que conseguiría el sometimiento y articulación de todo el litoral de acuerdo a sus intereses. Para coronar este objetivo y evitar que los descontentos derivasen en enfrentamientos abiertos que condujesen a su fracaso, los sectores oligárquicos recurrieron al fortalecimiento de las redes de relación y de vinculación existentes entre las oligarquías de cada una de las localidades del litoral, así como las que vinculaban a sus miembros con los marineros y pescadores. Estos sectores populares aunque procedieron a agruparse y organizarse en hermandades y cofradías destinadas a proteger sus intereses frente a la rapiña de los sectores oligárquicos locales, abandonaron pronto toda intención “revolucionaria” para participar activamente en la estructura empresarial establecida para el desarrollo de las actividades económicas que la oligarquía quería impulsar, de manera que sus instituciones gremiales se transformaron en otro instrumento más para garantizar el orden económico y social establecido a escala local mediante la aplicación de medidas coercitivas a los miembros que pretendían realizar acciones de fuerza al margen de ese orden.

Esta estructura empresarial, que mediante lazos de relación y vinculación personal, basados en la confianza mutua, articulaba a todos los participantes en las actividades marítimas, constituyó otro elemento de primer orden en manos de la oligarquía económica para promover el éxito y la pervivencia de sus actividades. Efectivamente, en primer lugar, permitía el sometimiento a sus intereses de todas las actividades marítimas y de los empleados en ellas. Así, los marineros guipuzcoanos participarían masivamente en actividades marítimas que se desarrollaban muy lejos de sus lugares de residencia y que entrañaban serios riesgos para su vida y su salud. Pero al mismo tiempo, les reportaba importantes ingresos económicos que de ninguna manera se podían obtener en otras actividades que se desarrollaban en Gipuzkoa. Era una estructura empresarial en la que la oligarquía potenciaba la participación de la mano de obra en parte de las responsabilidades y beneficios inherentes a las empresas -sistema de reparto de beneficios, participación de los marineros en las empresas mediante pequeños préstamos, subcontratación de pequeñas unidades productivas, caso de los arponeros contratados con su chalupa, autorización de pequeños intercambios comerciales emprendidos por los marineros, etc.-. Con ello, los miembros de la oligarquía económica conseguían la socialización y la extensión de sus intereses particulares, que de alguna manera pasaban a ser asumidos por todos los participantes en las actividades marítimas. Es decir, las distintas empresas estaban integradas por personas -propietarios, inversores, marineros, etc.- unidas en pos de un objetivo común, por tripulaciones en las que cada uno sabía que el éxito dependía de que cada cual se responsabilizara de ejercer al máximo posible su cometido y función.

En segundo lugar, permitía la articulación de una red de vínculos entre los sectores

oligárquicos de todas las localidades del litoral guipuzcoano, así como con los de los vecinos territorios de Bizkaia y Lapurdi; redes que les vinculaban así mismo con los numerosos sectores de marineros y pescadores de las poblaciones de cada uno de esos territorios. Estas redes de vínculos personales fueron la base de la viabilidad de la especialización de las localidades en el desarrollo de distintas actividades, ya que las jerárquicas relaciones de interdependencia establecidas entre los municipios especializados, cada uno en una actividad, se basaban en la existencia de los citados vínculos. Así, a partir de las últimas décadas del siglo XVI, es muy evidente la tendencia a la especialización productiva en cada una de las localidades. Getaria y Mutriku serían los principales centros de la pesca del litoral, especialmente de las pesquerías de besugo, mientras la pesca de la sardina se concentraba sobre todo en Hondarribia. La cuenca baja del Oria y el puerto de Pasaia se convirtieron en los principales centros de construcción y reparación de grandes embarcaciones de guerra y comercio, generando el establecimiento en las localidades de alrededor de un importante sector de industrias auxiliares, dedicadas a la elaboración de efectos navales: cordelerías en Pasaia y San Sebastián, fábricas de anclas y ferrerías dedicadas a la elaboración de todo tipo de efectos navales de hierro (clavos, herrajes, cadenas, etc.) en las jurisdicciones de Oiartzun, Errenteria, Hernani, San Sebastián, Usurbil y Aia, construcciones de embarcaciones menores y auxiliares en Orio y Zarautz, etc. San Sebastián y Hondarribia, quizás debido a su carácter de plazas fuerte, fueron los dos principales centros corsarios de toda la Península. El principal centro del armamento de las pesquerías transoceánicas sería San Sebastián, seguida por Hondarribia. El puerto de Pasaia, perteneciente a la jurisdicción donostiarra, era la sede principal de la flota pesquera guipuzcoana, así como una de las principales bases de invernada de parte de la gran flota ballenera labortana. Quizás, la gran cantidad de capitales necesarios para el armamento de los grandes pesqueros motivó esta concentración de la actividad sobre todo en San Sebastián, principal centro del comercio internacional que, además, sometió en beneficio propio toda la actividad comercial regional -sobre todo de hierro- o internacional que discurría por otras plazas como Deba u Hondarribia -puertos de embarque de una pequeña porción de lanas castellanas y navarro-aragonesas respectivamente-.

Toda esta red de articulación y vinculación económica establecida entre sus protagonistas - empresarios, inversores, marineros, etc.-, entre las distintas actividades marítimas y entre las localidades especializadas en el desarrollo de cada una de ellas, permitió la aplicación de diversos comportamientos o mecanismos de funcionamiento que resultaron de vital importancia para la superación de las coyunturas económicas dificultosas y, en suma, para la pervivencia de una economía marítima que jamás perdió su vitalidad ni sus recursos básicos - humanos, financieros, etc.- a lo largo de la Edad Moderna. Entre estos mecanismos de funcionamiento destacan dos por su trascendental importancia: la temporalidad de las actividades y los trasvases de mano de obra, de capital, etc. El desarrollo de muchas de las actividades marítimas era de carácter temporal, lo cual, constituyó un impulso más para el fortalecimiento de las relaciones y vínculos que posibilitaban que la mano de obra e incluso las embarcaciones y los capitales empleados temporalmente en una actividad se emplearan en otra durante otro período concreto. Este hecho repercutió en el afianzamiento de la especialización económica local y de las relaciones de interdependencia establecidas entre las distintas actividades marítimas. La temporalidad era muy marcada en actividades relacionadas sobre todo con la pesca, de manera que, hasta bien entrado el siglo XVIII, la gran mayoría de la marinería guipuzcoana, tras su regreso de las veraniegas campañas de

pesquerías en aguas del Ártico o de Terranova, se empleaba en otras actividades como las campañas de pesca de besugo y merluza que se desarrollaban en invierno, tareas relacionadas con la construcción y reparación de barcos, etc.

Los continuos trasvases de capital, de mano de obra, etc., de una actividad a otra constituyeron un mecanismo vital para la continuidad de la economía marítima de Gipuzkoa. Durante las coyunturales dificultades que afectaban a determinadas actividades los esfuerzos de los protagonistas de la economía marítima se encaminaban hacia el fomento de otras que llenaban su vacío. Por ejemplo, la crítica coyuntura que experimentaron durante parte de las décadas de los 30 y 40 del siglo XVII actividades como el comercio marítimo, las pesquerías transoceánicas e incluso la construcción naval, constituyó la más floreciente para el curso. La existencia de vínculos y relaciones de tipo personal permitía la diversificación de inversiones y ocupaciones en distintas actividades, de manera que, a lo largo de la Edad Moderna, las inversiones y el empleo sucesivamente se trasladaron de unas actividades a otras. Durante las décadas centrales del siglo XVI, la disminución de los beneficios que reportaba el transporte marítimo debido al progresivo aumento de la competencia extranjera y de la conflictividad armada en el mar impulsó su progresivo abandono al tiempo que los esfuerzos y las inversiones se trasladaban mayoritariamente a las muchísimo más lucrativas pesquerías de Terranova. Durante la segunda mitad del siglo XVII, los intereses de los comerciantes e inversores se fueron trasladando progresivamente a la actividad comercial, sobre todo la relacionada con América, con lo que sus inversiones en las pesquerías transoceánicas se sumieron en una lenta tendencia decreciente hasta su total extinción durante la década de los 30 del siglo XVIII. Sin embargo, ello no constituyó ningún obstáculo para que la gran mayoría de la marinería guipuzcoana continuara participando en las veraniegas campañas de las pesquerías, la cual a medida que disminuía el número de pesqueros guipuzcoanos se embarcaba masivamente en los labortanos. De manera que la recién creada Compañía Guipuzcoana de Caracas, a fin de proveerse de la marinería necesaria, se vio obligada a emprender una dura agresión en contra del restablecimiento de una poderosa flota pesquera guipuzcoana y del masivo embarque de marineros en pesqueros labortanos, calificados desde entonces de “extranjeros”. En resumen, no es aceptable la clasificación que tradicionalmente se ha venido haciendo de la economía marítima guipuzcoana en seculares fases generalistas de auge y de crisis.

En tercer lugar, las mencionadas redes de vínculos y relaciones que articulaban jerárquicamente a los comerciantes del litoral guipuzcoano eran de una importancia capital para que continuaran participando en las redes del tráfico comercial internacional. Las relaciones personales basadas en la confianza permitieron que los comerciantes guipuzcoanos continuaran participando en el comercio establecido entre el interior peninsular y los países del norte de Europa y entre estos países y las Indias. Gipuzkoa se transformó en una escala importante para que los extranjeros participaran en el comercio con las posesiones españolas en América. Esta intervención guipuzcoana se incrementó además a partir de las dificultades experimentadas por el monopolio sevillano a partir de la década de los 30 del siglo XVII, de forma que Gipuzkoa, al amparo de los privilegios comerciales de que disfrutaba, se convirtió en uno de los principales centros de desarrollo de las diversas modalidades de comercio ilegal o contrabando: extracciones ilícitas de moneda de oro y plata, masivas importaciones de productos manufacturados europeos de contrabando, defraudación de los derechos debidos

por las lanas que se exportaban o los productos que se importaban tanto de Europa como de las colonias, comercio directo con América sin respetar el monopolio sevillano, etc. Los grandes comerciantes de San Sebastián, mediante las relaciones y vínculos jerárquicos establecidos con los interesados en las diversas actividades marítimas de toda la costa guipuzcoana, provocaron que el funcionamiento de las restantes actividades marítimas se plegara a su conveniencia, de manera que constituyeran eficaces instrumentos para la consecución de sus objetivos mercantiles o cuando menos no fueran un obstáculo o una competencia.

La institución provincial fue el principal instrumento del que se valieron para someter bajo sus intereses a toda la economía marítima guipuzcoana. Así, la Provincia impuso serios escollos a fin de evitar que la pesca del litoral se rigiera mediante criterios meramente capitalistas; por supuesto aquellas modalidades de pesca que se desarrollaban al margen de los monopolios pesqueros municipales. Se valió de una dialéctica demagógica en apoyo de la barata provisión de pescado fresco de la población para tratar de impedir, hacia finales del siglo XVI, el establecimiento de la industria escabechera, cuya demanda de determinadas especies como el besugo o el atún ocasionaba el encarecimiento de su precio de venta, lo cual podía repercutir en acciones populares, a favor del alza de salarios, no deseados por la oligarquía provincial. Los miembros de la oligarquía comercial de San Sebastián estaban interesados además en la producción sidrera con destino al mercado de abastecimiento de los grandes pesqueros guipuzcoanos y labortanos, de manera que en el encarecimiento de otros productos alimenticios, como el pescado fresco, veían un serio peligro de estallido de descontentos populares y de acciones favorables al abaratamiento de todos los víveres, incluida la sidra. El conflicto de intereses se dirimió, durante las décadas iniciales del siglo XVII, con la regulación del mercado del pescado, otorgando preferencia a la venta de pescado fresco, destinado al abastecimiento alimenticio de los consumidores guipuzcoanos, a fin de que la demanda de los escabecheros no ocasionase carestías. Además, la Provincia, desde inicios del siglo XVII promovió la especialización de las pesquerías transoceánicas guipuzcoanas en la captura de ballenas. Al tiempo que permitía las masivas importaciones de bacalao labortano y extranjero, cuya negociación se estaba concentrando progresivamente en el puerto de Bilbao, aplicó una ambigua política de concesión de preferencias de venta de la grasa de ballena aportada por los guipuzcoanos. Sin embargo se trataba de evitar que la citada preferencia perjudicara a la comercialización de las grasas labortanas, todo ello con el propósito de retener en San Sebastián la mayor cuota posible de la negociación de este producto, que constituía una contrapartida de primer orden de la lana que provenía del interior peninsular. De modo que la ampliación del control sobre la negociación de la grasa de ballena suponía el acceso a una porción de la negociación de las lanas, que en parte importante se exportaban primero por Bilbao y después progresivamente por Bayona. Igualmente, el curso también fue controlado siempre por los intereses comerciales a fin de que nunca llegase a lesionarlos, pues en tal caso ocasionaría una drástica disminución del tráfico internacional, especialmente del ilícito, etc.

En suma, la evolución de la economía marítima de Gipuzkoa a lo largo de la Edad Moderna fue fruto de continuos conflictos de intereses que desembocaron en el progresivo predominio de los intereses de los comerciantes asentados sobre todo en San Sebastián, lo cual significó una creciente mercantilización de la economía. Para mediados del siglo XVI comenzó a

notarse, ya nítidamente, que los intereses ligados a la actividad del transporte que, a lo largo de la Baja Edad Media, había constituido quizás la principal actividad marítima de los guipuzcoanos, estaban pasando a un segundo lugar, sustituidos por otros que tomaban fuerza en las distintas localidades del litoral. Por una parte, se inició un importante desarrollo de la pesca de bajura merced a un largo proceso de introducción de nuevas tecnologías. Partiendo del estrecho marco de los monopolios pesqueros municipales, sus arrendadores ensayaron desde los años 30 del siglo XVI diversas mejoras tecnológicas de captura y conservación de pescado. Primero introdujeron nuevas redes más eficaces para la captura de anchoas, sardinas, o mújoles y mejoraron los procedimientos de salazón de las dos primeras especies. Después, a partir de la década de los 80, se desarrolló el escabeche destinado primero a la conservación de las capturas de mújol, pero aplicado inmediatamente después para las capturas de besugo y atún que realizaban los pescadores comunes. La industria escabechera pronto se concentró especialmente en los puertos de Mutriku y Getaria, a donde los pescadores de otros puertos conducían sus capturas, especialmente de besugo, procedimiento conocido como abamporte. Mientras que la industria salazonera sufrió un importante descenso concentrándose especialmente en el puerto de Hondarribia.

Por otra, la actividad que mayor crecimiento experimentó a partir de mediados del siglo XVI y prácticamente sustituyó a la actividad transportista fueron las pesquerías de ballena y bacalao de Terranova. Entre fines del siglo XVI y las décadas iniciales del siglo XVII esta actividad se veía seriamente afectada por problemas como la intensa política de levas de marineros y de embargos de naves aplicada por la Armada, el agotamiento de las capturas balleneras de Terranova que impulsó a los balleneros a la búsqueda de nuevos caladeros y la dura competencia extranjera manifestada, tanto en la oposición armada en contra de la presencia de balleneros vascos en las costas de Groenlandia, Islandia y Noruega, pertenecientes a la soberanía danesa, como en la masiva llegada de productos pesqueros extranjeros, especialmente labortanos. Esta presión de la Armada por controlar los recursos marítimos guipuzcoanos constituyó, en cambio, un incentivo para que la industria de la construcción naval iniciara el camino de la especialización en la fabricación de grandes buques que la Corona demandaba, tanto de buques de combate para la Armada como de grandes galeones destinados al transporte de los caudales que procedían de América. Toda esta coyuntura de dificultades en el exterior fue aprovechada, además, por los comerciantes e inversores navales de San Sebastián para centralizar en su municipio la negociación de capítulos comerciales principales como la lana, los productos pesqueros, el hierro, las manufacturas europeas, etc., al tiempo que promovían la especialización productiva y la jerarquización de las localidades del litoral. La política imperialista de la Corona desembocó en el estallido de la guerra contra Francia, que acarreó graves consecuencias a la continuidad de la mayoría de las citadas actividades. La guerra provocó la interrupción de las actividades del comercio, la construcción naval, las pesquerías transoceánicas o la pesca del litoral, siendo el corso la que coyunturalmente sustituyó a todas.

Al poco de iniciarse la década de los 40 del siglo XVII, merced a la obtención por la Provincia de todo un conjunto de privilegios que eximían a las actividades marítimas de la presión fiscal y militar y autorizaban los intercambios comerciales con los países extranjeros y enemigos, se inició un claro proceso de recuperación de actividades como la pesca del litoral y, sobre todo, de las pesquerías balleneras en el Ártico y de la construcción naval, tanto

de grandes buques para la Corona como de las embarcaciones necesarias por las restantes actividades marítimas. La actividad comercial legal en cambio, basada en la negociación de productos como las lanas del interior peninsular o las importaciones de productos pesqueros, especialmente de bacalao, se trasladaba en gran parte hacia otras plazas mercantiles como Bilbao y Bayona, de manera que los comerciantes de San Sebastián progresivamente participarían en el comercio ilegal. A partir de mediados del siglo XVII, en el contexto de bonanza económica, generada a raíz del gran crecimiento experimentado por actividades como la construcción naval y las pesquerías transoceánicas, se produjo un importante desarrollo de actividades al margen de la ley como el comercio directo con Indias, las masivas importaciones de productos extranjeros y las extracciones en contrapartida de metales preciosos. En este contexto, las mercancías de producción guipuzcoana como la grasa de la ballena o el hierro continuaban siendo exportados en satisfacción de las demandas peninsular, europea y americana. Este auge comercial de mediados del siglo XVII llevó a los comerciantes y empresarios guipuzcoanos a participar progresivamente en los citados intercambios legales y sobre todo ilegales, iniciándose un lento proceso decadente de las pesquerías transoceánicas que por entonces constituían una de las más importantes en la economía marítima guipuzcoana.

Este proceso de imposición de los intereses ligados al comercio marítimo sobre los de otras actividades marítimas culminó durante las décadas iniciales del siglo XVIII. Los interesados en el comercio aprovecharon las dificultades acarreadas por las guerras, primero por la Guerra de Sucesión de España y después por la Guerra de la Cuádruple Alianza, así como las innovaciones acontecidas en el sistema de concesión de privilegios por parte de la Corona, como consecuencia del cambio dinástico, para imponer sus criterios en la institución de la Provincia y definitivamente someter a su conveniencia a todos los intereses relacionados con las restantes actividades. Estas transformaciones operadas en el sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa se concretaron en la creación, en 1728, de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Esta empresa constituyó un instrumento para legalizar el tráfico directo con América en el que venían participando activamente los comerciantes de Gipuzkoa, tanto de forma legal como ilegal. En lo sucesivo, la Compañía sería la gran beneficiaria de los privilegios de exención que hasta entonces habían disfrutado las distintas actividades en su conjunto. Ello aseguró su éxito económico así como la ruina de otras actividades como las pesquerías transoceánicas o la pesca del litoral, desprovistas del marco privilegiado bajo el que hasta entonces se habían desarrollado. Otras actividades como la construcción naval o la actividad comercial se sometieron casi de manera absoluta a la satisfacción de los intereses de la Compañía. La Compañía de Caracas mantuvo este predominio hasta que durante la segunda mitad del siglo XVIII la política de libertad de comercio con América aplicada por la Corona precipitó su extinción, iniciándose al mismo tiempo la desarticulación del sistema de organización de la economía que hasta entonces había regido en Gipuzkoa. Ello se produjo entre fuertes conflictos de intereses entre la Provincia y las autoridades de marina y una reducida oligarquía de grandes comerciantes donostiarras que pretendían beneficiarse del libre comercio con las colonias americanas a costa del desmantelamiento del sistema que hasta entonces había constituido la base de organización de la economía marítima de Gipuzkoa.

Esta evolución de la economía marítima, que acaba de ser descrita someramente, está

fuertemente condicionada por su sistema de organización integrado por el conjunto de la estructura empresarial que articulaba a todos los participantes en las actividades marítimas y a las instituciones de gobierno local y provincial que amparaban y fomentaban, sobre todo, los intereses de los miembros pertenecientes a los sectores oligárquicos del litoral guipuzcoano. El conjunto de privilegios que la Corona fue concediendo en beneficio de todos los guipuzcoanos era administrado por las citadas instituciones, sobre todo por la Provincia, de manera que continuamente favorecía los intereses que eventualmente predominaban entre los citados sectores oligárquicos. Este sistema creó un marco proteccionista favorable a los mencionados intereses frente a las dificultades que podían sobrevenir de la competencia, tanto externa como de la que podían ejercer los intereses vinculados a otras actividades y sectores sociales. Este sistema fomentaba, al mismo tiempo, la protección de las principales actividades marítimas frente a las excesivas demandas derivadas de la política imperialista aplicada por la Corona, así como el establecimiento de relaciones de interdependencia entre los intereses de la Corona y de la oligarquía económica guipuzcoana.

Desde fines del siglo XVI, el enfrentamiento de la Monarquía con la mayoría de los restantes países de su entorno inmediato agudizó su dependencia con respecto a los bienes y servicios que la economía guipuzcoana ofertaba: producción de barcos y armas, disposición de marinería curtida y diestra, importantes vínculos con comerciantes extranjeros que posibilitaban la adquisición, mediante procedimientos que regularizaban el comercio ilegal, de determinados productos extranjeros de carácter estratégico a pesar de que oficialmente continuaba la guerra, etc. Es decir, tanto mediante la oferta segura de determinados bienes y servicios de carácter estratégico como merced al estrechamiento de los lazos de vinculación que unían a los miembros de la oligarquía predominante en la economía marítima guipuzcoana con personas que ejercían funciones y cargos vitales en la administración de las instituciones de gobierno de la Monarquía y de la Carrera de Indias, la oligarquía gobernante en Gipuzkoa consiguió el afianzamiento de las relaciones de dependencia de la Corona con respecto a sus intereses. Como resultado, la Corona, a lo largo del siglo XVII emprendió una política totalmente opuesta a toda lógica mercantilista y absolutista. Por una parte, otorgó diversos privilegios en beneficio de las principales actividades marítimas de Gipuzkoa que permitieron su pervivencia y la superación de coyunturas tan críticas como la de las décadas de los 30 y 40 del siglo XVII. Entre otros privilegios son realmente llamativos las exenciones de servir en la Armada concedidas a los barcos y tripulaciones destinados a las pesquerías transoceánicas, el privilegio de que un tercio de toneladas o de barcos adquiridos para la Carrera de Indias fueran de origen cantábrico, en beneficio sobre todo de los barcos construidos en Gipuzkoa, permisos de importación de víveres y mercancías de contrabando, a cambio de extracción de hierro o moneda de oro y plata, admisión de la firma de los Tratados de Conversa con Lapurdi, exclusiva de venta del hierro vasco en Indias, etc. Por otra, y en consecuencia, la Corona procedió a unas prácticas muy poco favorables para la Hacienda como la continua adquisición de buques de guerra o galeones de plata a los constructores guipuzcoanos ignorando toda posibilidad de adquisición de embarcaciones en el extranjero por mucho menos coste, etc.

Entre fines del siglo XVII y principios del XVIII, en medio del contexto del cambio dinástico en el trono de España, se produjo una importante transformación de este sistema de organización de la economía marítima. La culminación del proceso de mercantilización de la

economía, acaecido a raíz del casi total predominio alcanzado en la economía marítima y en las instituciones de gobierno de Gipuzkoa por los intereses ligados al comercio, demandaba la reforma del citado sistema. Su objetivo era reducir al máximo toda posibilidad de que cualquier otro interés ajeno al comercial alcanzase tal predominio, valiéndose precisamente del marco proteccionista y privilegiado que ofrecía el viejo sistema de organización de la economía marítima de Gipuzkoa que, en caso de producirse, pondría en entredicho su predominio y disponibilidad sobre la mano de obra, las infraestructuras, etc. La base de la reforma consistió en una reorganización de la estructura empresarial existente, mediante la creación de la Compañía de Caracas, que en adelante sería la entidad que controlaría, en beneficio propio y de los predominantes intereses comerciales, la administración que la Provincia y demás instituciones de gobierno de Gipuzkoa hacían de los privilegios económicos.

Se puede afirmar, en suma, que el estudio de los conflictos de intereses constituye un procedimiento muy adecuado para la investigación del funcionamiento de la economía en el pasado. La combinación de diversas prácticas metodológicas y de fuentes que para el estudio de los intereses se precisan, posibilita una gran multiplicación de la información en manos del historiador; datos que muchas veces han sido empleados de manera autónoma sin percatarse de que estaban estrechamente vinculados con otros frecuentemente no atendidos, ignorados, o atribuidos para el estudio de otras cuestiones del pasado. El estudio de los conflictos de intereses precisa del empleo y combinación de la mayor cantidad posible de información, lo cual permite la comprensión y explicación de muchas cuestiones y aparentes contradicciones observables en el pasado de la historia económica, cuyo contenido permanecía en penumbra.

Debemos concluir, por tanto, que los conflictos de intereses condicionaron las características y la evolución de la economía marítima de Gipuzkoa a lo largo de la Edad Moderna. El funcionamiento de las actividades marítimas era fruto de la continua toma de decisiones de sus agentes; decisiones adoptadas en función del deseo de consecución de determinados intereses o de oposición a otros, cuando no mediatizadas o forzadas incluso por intereses de terceros. Es decir, los conflictos de intereses condicionaban la continua toma de decisiones de los agentes impulsores de las distintas actividades marítimas. Condicionaban, al mismo tiempo, la articulación de las amplias redes de relaciones que vinculaban entre sí a los agentes económicos locales de los distintos puertos guipuzcoanos y con los establecidos en las principales plazas mercantiles de Europa y América. No se debe olvidar que la base de estas redes eran los vínculos y relaciones personales existentes entre sus integrantes, con lo que dependían de sus intereses. Estas redes de relaciones, fundamentadas sobre los intereses de sus integrantes, eran la base de los estrechos vínculos de dependencia existentes entre todas y cada una de las actividades marítimas. Estos vínculos entre las distintas actividades eran de carácter jerárquico, pues continuamente los participantes, en cada una de las actividades, trataban de que sus intereses primasen sobre otros y que estos se sometieran a su conveniencia. Esta atención al conjunto de las actividades que integraban la economía marítima ha resultado vital para comprender con mayor relieve fenómenos de enorme trascendencia en la historia guipuzcoana como los continuos trasvases de una actividad a otra de la mano de obra, de los medios de producción, o de las inversiones de capital, de manera que sin tener en cuenta esta realidad no se pueden explicar o juzgar en su justa medida las fases de crecimiento, decrecimiento, recuperación e incluso interrupción de las distintas

actividades, o fenómenos tales como el dilatado proceso de mercantilización de la economía guipuzcoana a lo largo de toda la Edad Moderna.

Por último, el estudio de los conflictos de intereses ha permitido el descubrimiento de las relaciones y vínculos existentes entre las distintas localidades marítimas entre sí y de los establecidos con las del interior de Gipuzkoa, con los restantes territorios históricos de su alrededor -Bizkaia, Álava, Navarra y Lapurdi-, con el resto de la Monarquía y con los países del extranjero. Sin el análisis de estas relaciones no se podrían comprender acontecimientos como la especialización emprendida por las localidades del litoral en el desarrollo de determinadas actividades marítimas; especialización derivada de la existencia de relaciones de complementariedad entre las economías de las distintas localidades. Cada localidad marítima conoció una evolución económica específica, de manera que se debe huir de las tentaciones de extrapolar los datos disponibles de un caso a otro. Estas relaciones de complementariedad e interdependencia entre las distintas localidades eran un reflejo del establecimiento de un sistema de organización de la economía marítima común a toda Gipuzkoa, instituida por las oligarquías locales merced a su participación en las instituciones de gobierno provincial. Este sistema, integrado por los principales agentes económicos, por las instituciones legislativas y gubernativas guipuzcoanas y por los procedimientos aplicados, constituyó el principal instrumento de defensa de los principales intereses vinculados a su economía marítima. Otro aspecto de esta especialización productiva local fueron los procesos de concentración de las principales o más lucrativas actividades en determinados puertos o municipios del litoral, que acabaron por imponerse sobre los restantes municipios, estableciendo relaciones de complementariedad de tipo jerárquico o piramidal. El análisis de los conflictos de intereses ha sido fundamental también para comprender en toda su amplitud las características evolutivas de las relaciones económicas y políticas de la provincia de Gipuzkoa con los restantes territorios citados. Estas relaciones son de importancia capital para comprender el devenir de la economía guipuzcoana, habida cuenta de que a lo largo de su historia ha sido siempre un territorio de frontera. Es decir, un territorio ambivalente, escenario de la ostentación y el enfrentamiento del poder de las monarquías española y francesa, al tiempo que constituía un espacio de continuo trasiego que permitía a los agentes económicos de Gipuzkoa estar en comunicación con los principales centros de poder económico y político de la época.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Documento nº 1

Ordenanza provincial sobre nazas salmoneras redactada por las Juntas Generales de 1484 reunidas en Ordizia (1484)

(A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2451)

Por quanto en muchas juntas de esta Provincia de Guipuzcoa sobre las nazas e rredes de Orio e Saria e Aguinaga e Paris e Achega a fin que el dicho curso de la navegacion e pasaje de las fustas maiores e menores esten e finquen libre e esentto sin ostaculo e inpedimientto e perturbacion de nazas algunas e para que puedan sobir los salmones e otros pescados por el rio arriva e los tales mandamienttos havida ynformacion por los juezes executores de la dicha Provincia en otra execucion e noticia e prsencia de los de Orio e agunaga e Paris e de los otros que usavan hazer e usar e poner las nazas e rredes e aun pareze e consta a la dicha Provincia de como traspasado los mandamiento de la dicha Provincia posieron las tales nazas allende de modo devido e limitado han seido executados alguna vez e continuando la dicha Provincia en su utilidad e bien publico hubo comendado despues de la ultima execucion e punicion que fue hecha a los dichos de Orio e Aguinaga que dejasen libre e esentamente la tercia partte del rio e sin ninguna obcupacion de nazas en su libertad e curso natural de navegar e pasar los salmones e otros pescados a de ellos en especial a los de Aguinaga so pena de veintte mil maravedis e a los otros de diez mil, e continuando en su revelion con los sobre dichos parece por pesquisa e informacion agora nuevamente tomada por la juntta e procuradores de la dicha Provincia que estan en esta juntta general de la villa de Villafranca de como los sobre dichos de Orio e Aguinaga e Saria e Paris han cedido e puesto sus nazas por las quoaales tienen ocupado todo el rio la maior partte de el sin dejar nin sesta parte ni quinto de agoa alguna por donde buenamente pinaza nin vatel non puede pasar ni andar con bena ni con fierro nin con otra provision nezesaria por la ocupacion de las dichas nazas, lo qual fue mandado ber e examinar al alcalde de la Hermandad de Azcoytia e Martin Saenz de Marquiegui su escrivano, e idoo sobre la obra e nazas e rio sobre dicho de testigos de fee e autoridad parece de como los todos salvo Achaga los dichos mandamientos de la dicha Provincia ha traspasado poniendo por obrar asy a echo algunas non legitimas excusas diciendo que la segura e sequia del agoa es de presentte grande et que tambien la basa del rio esta cargada y echada a una partte de tal manera que tiene ocupado perturbado el dicho rio con las dichas nazas dejando la tercia partte nin otra partte alguna por do puedan buenamente nabegar por el dicho rio e puertto de manera que a la dicha Provincia combenia sobre ello probeer e remediar con devido o enttero cumplimentto e efecto et execucion e castigo de los dichos trasgresores e reveldes de sus mandamientos en tal manera es causa que agora e cavo adelante perpetuamente fuese libre el curso del dicho rio de navegar e pasar las dichas fustas e subir e descender los salmones e otros pescados que en el remedio de ello porque no puedan poner achaque nin excusa alguna: provemos e mandamos al dicho concejo de Orio e a la tierra de aguinaga e a las casas e señores de Achega e Saria de Paris e otros quales quier comarcanos que tienen sus abitaciones en el valle de Orio e Usurbil que dejen e ayen de dejar libremente la tercia partte del rio sin ocupacion e obstaculo de nazas algunas en qualquier tiempo que sea si a la crescientte como a la bajamarea e mengoante esenta del richo rio e agoa e todavia este la tercia parte libre y esempta para que pasen e anden los navios e pescados por el curso e libertad del dicho rio y

esto sin ninguna excusa nin achaquia e color que los sobre dichos aian de poner de la segura e mengoante del rio e agoa porque en qualquier tiempo sobre que cesaria ya la navegacion e curso e libertad del dicho rio asi a la marea e creciente e mengoante e para ello mandamos ir a Martin Martinez de Mantelola nuestro Alcalde de la hermandad con su escrivano a notificar e declarar e manifesttar todo ello a los sobre dichos de Orio e Aguinaga e Saria e Paris e Achega et a los otros que va testado do deci (SIC) usan e pueden usar de nazas, a que so pena de veinte mil maravedis por cada vez para las nezesidades e costas de la dicha hermandad non pasen nin escedan el dicho nuestro mandamientto e demas porque sea memoria e paresca ocularmente sean puestos e medido por cordel el dicho rio e mengoante mojones muy fijos e claros que en qualquier tiempo puedan parescer e parescan lo tales mojones para que no sea cedido (SIC) e traspasado la tercia parte del rio e todas estas diligencias de notificaciones e asientto e ponimiento de mojones queremos que hagan luego en esta baja e mengoante del rio grandes crecienttes non oscura (SIC) colusion nin fraude e esto mandamos que se haga a costa de las partes pagando al dicho alcalde e escrivano su justo salario devido he (SIC) esttas diligencias echas e cumplidas mandamos al dicho nuestro alcalde que las traiga en devida forma signadas del dicho escrivano a poder de Domenjon Gonzales de Andia nuestro escrivano fiel para el que las guarde para el tiempo que sera menester e porque los sobre dichos de Orio e Aguinaga e Saria e Paris han excedido e traspasado nuestros mandamientos en no dejar libremente la tercia parte del dicho rio los pudieramos juntamente condenar en la dicha pena contenida en los dichos nuestros mandamienttos pero haviendo consideracion e rrespecto a la condenacion que fue fecha por los procuradores de la Junta General de la villa de Guetaria que moderaron e justificaron sus mandamiento condenaciones en quatro mil maravedis que por la misma via condenamos a los de la dicha villa de Orio en seis mil maravedis e a los de Aguinaga en quatro mil maravedis e a los de Saria en mil e quinientos maravedis e a los de Paris en mil e quinienttos e que estas condenaciones paguen para las nezesidades e costas de la dicha Provincia dentro en los tres dias primeros siguiettes e que entre tanto que no partan los que aqui estan por procuradores de los sobre dichos protestando tadavia que si en lo venidero la dicha nuestra horden que agora damos e mandamiento sobre dicho non goardaren que la dicha Provincia se torne a ellos por lo presentte e pasado e tal amdamos en todo que sea guardado complido e efectuado en la dicha causa e fecho de sobre las dichas nazas e echar e usar de las dichas redes e mas que las costas fechas por el dicho alcalde de Azcoytia e escrivano Martin Saez paguen los sobre dichos por la rata segund que pagan las penas= Domenjon Gonzalez=

Documento nº 2

Memorial en que Cristóbal de Barros da cuenta de los resultados obtenidos mediante la aplicación de la “Nueva Orden” para el fomento de la construcción naval de buques aptos para la Armada (1569)

(A.H.N., Consejos suprimidos, L. 15.651)

Para satisfazer a lo que VM me pregunto en Oñate çerca de la fabrica de los nabios y nueba orden que su magestad manda dar para su conservazion e aumento, conberna reduçir el negoçio a su prençipio por cuya caussa y constar el de muchas partes y desear yo rreferirlas particularmente y con rresoluçion a VM no podre ser tan breve como quisiera, escusare algun trabaxo con la relaçion de cada capitulo que sacare en la margen del.

(AL MARGEN= Refierese la caussa que mobio a su magestad a dar la nueba orden y a ymbiarme a la costa y lo que sinifique en las juntas que hice a las personas que asistian ...) Abiendo su magestad entendido la gran falta que abia de naos e nabios naturales en la costa y mares de estos rreynos y que abia benido en tanta disminuçion que casi abia çessado la fabrica y trato de ellos y finalmente que segund el curso que este negoziio llevaba enpobreçiendose todos los que en el exerçitaban, brevemente çesaria del todo. Deseando probeer a ello como a negoçio que tanto ymporta al bien publico y defensa destos Reynos y a lo que en cortes con tanta ynstanzia sobre este negoçio suplicaban, mando a los corregidores que entonzes asistian en la probinçia de guipuzcoa, señorío de vizcaya, quatro villas de la costa de la mar, donde mas prençipalmente se trata este negoziio, que juntando personas que en esto tubiesen espiriençia y con su parecer y del de los rregimientos procurasen entender de qué procedia tanta falta y qué se podria y combernia probeer para el remedio. Abiendose estas hecho y mandado su magestad que las biesen algunos del su consejo pareçio que de ellas no se podia colexir lo que se pretendia por ser diversas y pidirse en ellas cossas muy dificultossas y de que resultarían casi no menores daños que el que se pretendia rremediar, me mando su magestad el año de sesentaedos que yo biniese a las partes que e dicho y que en cada una de ellas hiçiese una junta de personas bien entendidas en este negoçio, que se nombrasen compareçer en Guipuzcoa de don Diego de Carabaxal que en aquel tiempo era capitan general y del corregidor, y en las demas partes compareçer de los corregidores para que se entendiesse lo que e dicho, y abiendo juntado en la villa de san sebastian de los puertos de Guipuzcoa algunas personas y en la villa de bilbao de los de Vizcaya y en la de laredo de las quatro villas, que fueron las mas combenientes que se entendio avia y estando tambien otras muchas personas prinçipales que se juntaron, les signifie a lo que su magestad me ymbiava y porqué causa y lo mucho que su magestad deseaba que se fabricasen y pusiesen en buena orden mucha cantidad de nabios por lo mucho que combenia a la defenssa y trato de estos reynos y particular de esta costa y a la conserbaçion de los demas estados de su magestad y tambien para defender quando fuese neçesario, particularizandolo debaxo de muchas consideraçiones que claro mostraron la ymportanzia del, que por escussar trabajo de la lectura a VM no las rreferire aqui. Zertifiqueles despues de esto la mucha voluntad que su magestad tenia de hacer merced a los que fabricasen y tratasen cossas de la mar, respondiendolo lo mejor que pude a muchas cossas que yo sabia avian de proponer de que con razon tenian sentimiento. Persuadiles tambien a que hefectuasen este negoziio de

manera que fuesen ymbidiados de otros vasallos de su magestad y no rreprehendidos ni juzgados por hombres no correspondientes al buen nombre que los passados de aquellas probinçias con mucho trabajo abian ganado, ni hiçiesen ynçierta la comfianza que su magestad tiene de ellos en este negocio, rogandoles no tubiesen solo por fin el ynteres que dello resultaria porque quando este fuese a la medida de su voluntad aun los estraños y henemigos serbirian en el a su magestad, acordeles tambien el que les podria resultar tratando de la nabegaçion que podrian haçer estando llana la mar de lebante, que se haria quando su magestad tomase mediante la graçia de dios las fuerzas de el peñon y argel y que en el entretanto lo estaria con las galeras que su magestad mandaba aparexar y queria sustentar, acordandoles las partes donde podrian navegar y con que mercadurias, y finalmente concluy con que se tratase de este negocio no para en dificultarle sino con animo de ponerle en efecto y sobre presupuesto que abia de ser y que se platicase si les ocurrian algunas graçias o prebillejos que sin perjuiçio ni agrabio su magestad pudiese conzeder a los fabricantes y armadores certificandoles que toda la merced que su magestad pudiese les haria en esta comformidad.

(AL MARGEN= Refierense las causas de que prozedio el çesar la fabrica y trato de la mar en esta costa) Las caussas prinçipales porque entendi abia venido el trato de la mar al estado que e dicho y aberse consumido muchas naos pequeñas que abia veynte e çinco e treynta años a, y las que despues se an fabricado, de todas la juntas que hiçe y de otras personas de quien me ymforme y de discursos que yo hiçe, dejadas muchas que en aquellas juntas se rreferian, hartos fuera de proposito y las sutiles, porque a cada uno le pareçia que remediandose el casso por donde abia perdido su nao se probeyera a todos generalmente, son las siguientes :

En este tiempo se a frequentado la nabegaçion de terranoba, donde se ba a pescar vallas y macallaos que por ser al norte es la mar muy braba y a dos o tres viajes desconzierta y caba la nao.

Asi mismo en este tiempo se a usado y frequentado mas la carrera de Yndias donde se gastan y consumen muchas naos por ser la tierra caliente y el mar poco corriente y criase por estas causas en las naos un gusano que llaman broma que casi sin poderse remediar las come haçiendolas agujeros de manera que en tres viajes las gasta.

Los que ban a la nueba españa como de alla no tienen que traer, por escusar la costa que del camino les resulta, echan las naos al fondo y lo mismo hazen algunos de los que van al nombre de dios y solo traen las belas y jarçia y en esta ynteresan mas que en conserbarse la nao aunque sea razonable.

Anse vendido en lebante grandisima cantidad de naos sin averse castigado por serles mucha gananzia y bentajar mucho en fabricarlas en esta costa y benderlas alla.

En el año de veynte e tres en Valladolid se hizo una premagtica que fue con firmaçion de las cartas de naturaleza de flamencos, ynçleses y portugueses, por la qual se permitio que pudiesen cargar sus naos en estos reynos de que resulto no aber fletes para los naturales y de esto el vender las naos que tenian y no volver a haçer otras porque como los estrañeros

nabegan las mercadurias con menos gente y menos costossa, porque tienen mas yndustria y mas flema en haçer las cossas despaçio que los naturales y no andan en la defenſa que los de este reyno que en tiempo de paz an menester andar en orden para defenderse de los corsarios y piratas que andan por la mar lo que no haçen los estrangeros por la rrecta justicia con que los naturales deeste reyno serian castigados si hiziesen semejantes heçessos y especialmente tienen esta obligaçion mas preçissa despues que su magestad mando que no pudiesen asegurar sus naos de fuerza de ningund cosario ni henemigo sino fuese turco o moro, pierdese el natural con lo que el estrangero enriqueze.

De aquel tiempo a esta parte los turcos e ymfyeles nabegan en lebante con tanto poder y frequençia que los de esta parte como no tenían naos tan gruesas ni haziento para acomplrar artilleria de bronze para andar en defenſsa, nabegaban en ymbierno y guardaban el puerto hasta otro ymbierno de que le rresultava tan poco ynteres y tanta costa que no pudiendo sufrir aquel hexerçio les hera forzado vender las naos y no haçer otras, sobre sido ser este el mas util y en que mas naos se ocupaban.

En aquel tiempo se solian haçer muy grandes cargazones de lanas en esta costa para Flandes que sustentaban gran numero de naos las quales an cesado por aber creçido el trato de los paños en españa y tambien por que las sacan de nabarra y aragon que enbian e ban de esta costa se cargan en San Juan de Lus por cuya caussa se cargan ahora tan poca cantidad que quatro naos haçen los viajes que las navegaran.

En las jornadas y armadas passadas y aun en las presentes los dueños de naos an rreçebido grand daño en no averseles pagado sus sueldo en sus tiempos, antes deteniendoseles mucho porque los cambios que an corrido los gastos que an hecho en procurar cobrar y los que hazen en yr a donde se les libran y lo que peor hes sin aver de que cobrar les a consumido las naos y haciendas y la boluntad de fabricar.

Asi mesmo se quejaban de los probehedores y del daño que en muchas cossas les hazian y del terzio del sueldo en lo que toca a la comida y sueldo de gente.

Otras cossas tambien les an sobrebenido que por ser en cassos particulares y no poderse prebenir en el remedio de ellas no las rrefiero.

E atendido esto y abiendoles sinificado y traído a la memoria en las juntas que e dicho las graçias y mercedes que su magestad les podria haçer y rrefustadoles otras que heran de gran ymconbiniente y no se sufrían suplicar a su magestad todos concluyeron en parecerles que haçiendo su sobrepagamento a aquellos (INTERLINEADO= que les referi) y en el tiempo volberian dichas cossas de la mar a su preevio estado y ser y antes que rresfiera esto y lo que suplique a su magestad yendo yo a tratarlos y a ymformar por escripto y de palabra de lo que combenia, referira a vestra merced algunas de las cossas que pedian y lo que se les respondio.

(AL MARGEN= Refierenſe algunas cosas que pedian estas juntas y lo que se les respondio por donde no combenia suplicarlas a su magestad) Pedian que no se metiese en estos reynos pescado ni grassa de lo que viene de Terranova que lo truxeron e ubieren pescado

estranjeros, respondienseles que no se aria suplica de esto a su magestad porque hera en mucho daño del rreyno por la carestia que de esta proybición resultaria en estos bastimentos y que el camino de Terranova es muy largo y en aquel viaje se detienen mucho tiempo y queriendose su magestad serbir de las naos que andubiesen en aquella carrera no seria posible ofreçendose repentina neçesidad y que quando se ocupasen en la guerra faltaria el pescado.

Pedian que su magestad diese toda la xarçia al que fabricase como refieren lo haçian algunos reyes de ynglaterra, que mandase su magestad que en napoles no les llebasen siete ducados de cada çien toneladas de nao que alli llegasen, respondienseles que estos derechos heran de la çidad por razon del mollaje y anclaje y no de su magestad, deçian que pues no llebaban estos derechos a los arragozeses (SIC) que sirben al turco porque los avian de llebar a ellos que sirben a su magestad, rrespondiose que los Arragozeses (SIC) lleban un camino de sal a napoles por cuya causa se libertan de aquel derecho y que asi lo podrian hacer los naturales de este rreyno.

La mesma graçia pedian se les hiciese en Barcelona donde con ser playa, de cada nao que surge les lleban doze ducados.

Que mandase su magestad rremediar el mal tratamiento que los probehedores les haçian y espeçialmente se quejaban todos de uno y de muchas cossas.

Que no mandase su magestad que quando hacen jornada les quitasen el gobierno de su nao y el salario que lleban pues syrben con su hazienda, persona y parentela. Respondioseles que no hera comveniente dexar de darse el gobierno de algunas naos a las personas mas practicas aunque al presente no se hallasen con naos, a esto diçen que antes se da a quien no lo entendia.

E querido referir esto porque se represente a VM algo de lo mucho que pedian y esté VM adbertido para que si alguno con mala yntençion o poca platica de estos negoçios hiçiere apuntamientos presuponga VM que terna ymcomvinientes que façilmente se podran mostrar aunque a prinsa façil parezca justificado.

En sustançia y horden del memorial que dio el consejo para el remedio de lo que se pretendia es cassi de este thenor.

(AL MARGEN= Refierese la sustanzia de lo que se suplico a su magestad para que se hiçiese la nueva orden) Por ser notorio la falta que ay de naos y el daño que de ello rresulta la mucha probeza y neçesidad en que la gente mareante vivia. Este se a sinificado a su magestad en particular y asi sobre supuesto que combenia su remedio dixe lo que a mi parecer le seria añadiendo a lo que su magestad tenia probeydo dar y mandado, lo que la esperienzia y deseo del serbiçio de su magestad me abia mostrado.

Lo que se pretende es que aya gran aumento de naos, que se comserbe por esta caussa suficienete yndustria la gente mareante en quanto fuere posible.

Para cuya ayuda y favor suplique a su magestad mandase probeer las cossas siguientes que fueran tan utiles para lo que se pretendia como de poca dificultad y de bastar quatroultimas nezesarias. Y la postrera tanto que sin ella las demas no vastan.

Que mandase su magestad que de alli adelante las capitancias hordinarias de mar se probeyesen a los que llebasen naos y se exerçitaren en las cossas de la mar y que los sueldos que ubiesen de aver se les situase en parte sierta y donde fuesen vien pagados.

Que mandase su magestad que como por las premagticas de estos reynos se solian dar diez mill maravedis de sueldo al año por cada çien toneles a las naos de seysçientos y dende arriva ahora tambien se diese el mesmo proporçionadamente a las de trezientos y desde arriva y que este sueldo se les pagase vien y que los arqueamientos se cometiesen generalmente a una persona en esta costa para que se escusasen de sacar cada vez çedulas de comision y que los que asi se hiçiesen asentasen los contadores del sueldo en sus libros y con çertificaçion de la mantençia de un año librasen los contadores mayores, con que se escusaria tanta negoziacion y trabajo a los dueños de naos que si la ubiesen de haçer les tornaria frustatoria la merced y la persona a quien se cometiese como mas encargada e yndustriada lo haria mas justamente.

Que mandase su magestad que los probhedores e mayordomos del castillo de san sebastian, laredo, malaga y cadiz tengan polbora, peloteria de bersos y pasamuros e algunos cables y lo vendan por el coste a los dueños de naos que por no hallar para comprar navegan desaperçebidos y los señorean los enemygos y el mar.

Que mandase su magestad que no se les llebase la alcavala de las naos que vendieren que pareze cossa de poco perjuicio, assi por ser ellas en poca cantidad como porque en Vizcaya y otras partes por hesençion de las tierras y dias son hexesentos della y para los dueños es gran veneficio porque vendiendo en todo lugar e dia libremente escussan muchos gastos que con los de este momento haçen. Y como por esta causa se an creçido en el valor de la nao que se vende duçientos o treçientos ducados sera en alguna manera remedio para que no vendan en lebante naos que tambien se escusa el no quedarse alla gente mareante que no es pequeño daño.

Que mandase su magestad pagar a los dueños e maestros de naos lo que se les debia de sus sueldos como de la merced que su magestad hizo a los que perdieron sus naos en la jornada passada.

Que mandase su magestad prestarles alguna cantidad de dineros porque su necesidad hera tanta que el mas rico avia menester sacar el quarto del coste de la nao a cambio aunque se le prestase otro quarto y haçiendoles su magestad esta merced hera cossa convenientisima que el dinero se les diese en parte, que en la paga no vbiere dilacion ni en la cobranza costa porque con el dinero que se les diese abian de haçer prinçipio en su obra.

Que mandase su magestad que no se les hagan agrabios llebandoles derechos nuebamente ynpuestos como en Rivadeo donde dizen les lleban uno por çiento de lo que les dan de flete y aun antes que se hagan a la bela.

Que mandase su magestad que a los maestros de naos que van a las Yndias aunque no ayán pasado alla tantas vezes quantas pide un estatuto de la casa de la contrataçion de sebilla no sean examinados ni abilitados en aquella cassa no les quiten el officio de maestre de sus naos ny les pongan otro como lo hazen, porque dizen que el que ponen save el ofiçio de piloto que es nexessario porque como el camino es largo se muriese el piloto combiene que el maestre sepa aquel officio con que demas del piloto ordinario lleven un marinero platico que pueda gobernar la nao a falta de piloto.

Que mandase su magestad que los maestros de naos españoles no trayan pilotos françeses para la nabegazion de Terranova ni otra alguna sino fuere en costa e rrios de Franzia porque por excusar la mytad o el tercio de lo que devia de dar del piloto español le lleban françeses y a esta causa los naturales no se hexerçitan en el arte y quando ubiere guerra faltarian los françeses, y a los naturales la periçia.

Que mandase su magestad que los maestros ni carpinteros de naos no puedan ttravaxar en franzia como muchos lo haçen porque no solamente se encareçen pero aun a tiempos no se hallan trabajadores y dan yndustria de fabricar vien a los enemigos como se vee de pocos años a esta parte en la nueva forma y grandor de sus naos.

Que mande su magestad que no se aseguren las naos de fuerza de enemygos e cossarios eçepto de turcos y moros de los quales se presupone se defenderan haçiendo para hello la prebençion nezesaria por no ver sus personas en cautiverio, permitiendo que en los demas cassos naturales lo puedan haçer, de que resultara que llebaran sus naos armadas como combenga y los marineros armas conoçidas y haran la rresistencia y prebençion posible y aunque de lo contrario no rreçive daño el dueño de la nao que tiene asegurado, reçivele el asegurador, que tambien es vasallo de su magestad, y su magestad en que los enemigos se hagan ricos y apoderen de las naos, mercaderias y armas.

Que mandase su magestad que los corregidores prozedan sumariamente en las causas que trataren de preferirse la nao mayor a la menor, el natural al estrangero aunque sean de mayor quantia, porque si la nao menor esta en su cassa y puerto no puede el dueño de la nao mayor aguardar terminos por la costa que su nao y gente haze.

Que mandase su magestad se tenga espeçialisimo cuydado en asegurar el trecho (SIC) de gibraltar por los corsarios ymfieles que enbaraçan entre tanto que con la graçia de dios nuestro señor su magestad pueda tomar la fuerza del peñon que tanto combiene a la nabegazion de estos reynos y asegurar lo que su magestad desea en la mar de lebante, porque la navegazion de poniente que los naturales de este rreyno pueden haçer es a flandes terranova yndias, y pues que esto se pueden ocupar muy pocas naos nezesariamente a de aber comunicazion en lebante a lo menos con la parte de Andaluzia que partiçipa de aquel mar. Mayormente siendo esta la mas segura y probechosa nabegazion y en que mayor numero de naos se puede y solia sustentar.

(AL MARGEN= Que se planten montes) Que mandase su magestad que en la probinzia de Guipuzcoa, señorío de Vizcaya, Quatro villa de la costa de la mar se planten montes de esta

manera que todos los lugares que tubieren sus terminos a dos leguas de la mar y rios nabegables e mas si la tierra fuese llana sean obligados a plantar en cada un año señalada cantidad de robles por repartimiento que el corregidor haga a cada conçejo considerada la cantidad y calidad de su termino y que estos sean del tamaño y se planten en los tiempos que convenga y que los alcaldes y regidores de los lugares hagan otro rrepartimyento mas en particular al comun del pueblo, e cada vecino considerando la tierra y termino que poseen, y que de un rrepartimiento y del otro el corregidor tenga un libro en que esten asentados los rrobles que en cada un año se an de plantar en cada pueblo y qué personas, y que estos mesmos alcaldes tomen cuenta en cada un año a los vezinos de lo que an plantado para que hellos mesmos la den al corregidor, el qual ejecute las penas en los que no ubieren plantado.

(AL MARGEN= Ventas de naos) La premagtica del reino probye la venta de naos a estrangeros y a los naturales que viben fuera de estos rreynos y çierto si la poca maliçia que en aquel tiempo debia aber no la disculpa, prebino poco y combiene que para que ella se hexecute, todos los dueños de naos sean obligados a rregistrarlas en los lugares donde viben ante las justiçias y escribanos de conçejo, mandandoles que quando las vendiesen tomasen testimonio de como las vendian a natural y otro de como el natural rregistro donde es vezino y que estos testimonios se trayesen para en desquento del rregistro y que en cada un año la justicia les tome cuenta de ellos y que esto se haga en todo el rreyno.

(AL MARGEN= Naos que van a Yndias) Que mandase su magestad que los que van al nombre de dios y a la nueba españa no dexen alla sus naos al trabes como lo hazen por escusar la costa que se les sigue de traerlas syn haçer ymformaçion ante las justiçias de que estavan tan gastadas que se creya no volberian con seguridad en españa y que se reçeviere a las justiçias que residen en los puertos donde parten las armadas fiçiesen estas ymformaciones con deligençia.

Que mandase su magestad que no se saquen maderas de estos rreynos para fuera de ellos de las que se acostumbran a haçer naos por seguirse cassi el mesmo ymcombiniente que de vender las naos.

(AL MARGEN= Carga de naos) Antiguamente hera ygual la condiçion del natural y estrangero en el cargar y sintiendose el daño que ahora se mando por una premagtica que ningun estranjero pudiese cargar en este reyno abiendo en los puertos o abras donde la tal cargazon se haze, nao de natural pero ella mesma permite que no abiendo la pueda cargar el estrangero, todo el tiempo que esta premagtica tuvo fuerza y voz en españa la cantidad de naos que a su magestad se a sinificado, que fue hasta que se dieron cartas de naturaleza a flamencos, yngleses, portugueses y otras naçiones, que no a muy pocos años pues el de veynte e tres andaban los dueños de naos en la mysama demanda como consta por una premagtica que se hizo en Valladolid aquel año donde se les denego lo que pedian conçediendoles que los franzeses y los demas que no tubiesen cartas de naturaleza no cargasen direte ni yndirete. En Toledo mando su magestad guardar la premagtica antigua y rebocar las cartas de naturaleza, tube dubda si su magestad fuese serbido que de tal manera se guardase la permagtica antigua o tomase rrigor la del año de veynte e tres en quanto permyte las cartas de naturaleza la corrija tambien en quanto dispone que los que no la tienen no carguen direte ni yndirete, o si en quanto faboreze a los naturales queda incorrecta

y suplique a su magestad ubiere una palabra en declaracion pues de ella resultaria el cargar franceses y otros navios, ansi mismo que su magestad mandase añadir a la premagtica que no solamente sustituyese el extranjero en el puerto donde obiese nabio natural pero aunque no le aya abiendolo en otro propinco porque si las mas cargas de la provinzia se hazen en san sebastian y las naos estan en el Pasaje como de neçesidad lo an de estar ynumanidad seria que por estar a una legua la nao de la carga la perdiese el natural, y que asi mysmo se añadiese a la dicha premagtica que se guardase no obstante que los extranjeros quisiesen fletar por menores preçios llebando con el natural por lo justo y a tasacion de la justicia esto porque con la mytad o en tercio menos del fleteque el natural a menester para no perderse gana de comer el extranjero frances yngles o portugues por muchas caussas que a su magestad se an referido, y aunque con esto parece estar suficienmente probeydo, los fraudes y cautelas que a esta premagtica todos saven son tantas que todos los extranjeros cargan yndiferentemente y mejor que los naturales porque como lleban las cargas por menores fletes danselas siempre los mercaderes si las justicias con gran cuydado no guardan la premagtica recatandose de los engaños que en esto se hacen, y aunque toda cautela prebiene el mandar que no cargasen extranjeros direte ny yndirete, visto que no abria naos naturales que sacasen las cargas que ay en estos rreynos y por esta causa çesaria el trato y saca de las cossas que en el sobran que seria de tan gran ymcombiniente no suplique esto a su magestad sino que pues esto de la ocupazion de las naos por justos preçios es el punto mas sustanzial de todos para el hefecto que se pretende su magestad mande proveer a el como mas combenga a su servicio.

(AL MARGEN= Aqui se an de ber las provisiones) A esto todo que suplique se respondio en la conformidad que VM bera en las probisiones que se despacharon en seys de mayo del año de sesenta e tres que juntamente con esta ymbiare a VM.

(AL MARGEN= Refierense las naos que se an fecho en esta costa por orden de su magestad y las personas que las an hecho y de que porte las fiçieron y la cantidad que se les presto) Despues que vine a esta costa con ellas y se hizo la nueva orden me conçerte y di para que hiçiesen naos con personas que dire: ...

(AL MARGEN= Diçese una palabra respecto de la bondad de estas naos) Estas naos que se an hecho con ayuda y enprestido comunmente son las mayores que a abido en España aunque se consideren las cossas muy de atras, abyase oydo decir de algunas a quien ponian nombres de carracas como hera el galeon de Machin de la Renteria el de Galdamez, la carraca del doctor Herçilla y la de Arreta, que de otras no creo que ay memoria, y sabidos sus miembros heran naos y medianas y los arqueamientos que se haçian de ellas por gozar del sueldo de los seysçientos toneles hera entre compadres y hechos a ojo, son ansi mesmo estas naos hechas con la mejor proporzion y talle y las mas galanas y fuertes asi de mastas como de clabazon que se an hecho hasta este tiempo, teniendo respecto a que sean comodas para la guerra y para el trato y comerçio como su magestad lo manda, finalmente son naos que ningun basallo de los rreyes de Yngalaterra y Franzia no tiene tal nao como la menor queixa referido si en San Joan de Lus acaso no aya alguna y su magestad con la orden que a dado es causa de fabricar y substentar a sus espenssas naos de esta calidad como aquellos reyes lo hazen.

(AL MARGEN= *Refierense las naos que se an hecho sin ayuda ni emprestido y las que se an comprado de estrangeros despues que yo bine a esta costa y su porte y que personas las an hecho y comprado*) Sin ayuda ni emprestido se an fabricado y comprado de franceses y estrangeros despues que su magestad me mando tratar en este negoçio las naos e nabios siguientes: ...

(AL MARGEN= *Breve es la letra*) Estas naos que se an hecho sin ayuda ni enprestido aunque no son tan grandes son buenas y bien hachas ymitando los maestros que las hazen a los que las an hecho con enprestido aunque no son muchas de ellas tan perfectas ny bien hechas.

Nabios de ochenta hasta çinquenta toneles se an hecho mas de sesenta y çinco y menores casi todoslos que ay, que por la prolexidad y aberse de avisar a su magestad en el rregistro general no se refieren.

Esto en quanto al cumplimiento de lo que su magestad mando çerca del enprestido.

(AL MARGEN= *Refierense las naos e nabios que tienen vezinos de esta costa hasta Santander y no las de adelante porque aun no se a tomado el negocio*) Las naos e nabios que tienen y poseen vezinos de esta costa son las siguientes: ...

Las que ay en los demas lugares de la costa hasta el fin de Galicia no abiso a vuesa merçed porque son nabios comunmente de pequeño porte y nome an ynbiado los registros brevemente e de ymbiar por ellos.

(AL MARGEN= *Refierese la orden que se tiene en los arqueamientos y lo que se a hecho zerca de las probisiones y orden que su magestad dio hasta esta ultima*) En lo que toca a lo de los arqueamientos a todos los que tienen naos de treçientos toneles machos y dende arriva que an pedido que se les arquen lo e hecho yendo a las partes y lugares donde estaban las naos sin que a los dueños de ellas se hiçiese costa alguna y para que estos arqueamientos se hiçiesen vien e justamente y sin agrabio de su magestad combino que yo entendiese el arte de arquear y asi me di a ello y para entenderlo perfectamente hiçe las diligençias posibles porque de las personas que se nombravan pocas lo entendian y con la afiçion de veçindad y amistad haçian las naos de mayores portes que heran y por estas caussas aunque por guardar la forma de la zedula que sobre esto habla se haçian los arqueamientos por personas nombradas hogolos yo y declaran ellos los toneles que yo señalo teniendo aquello por justo y si ay algunas naos alterossas y malhechas por cuya caussa son de mayor porte no les doy mas de lo que si estubieran en su ser. Mereçian asi porque no les aprobeche lo mal hecho como porque los que fabricaren no ofrezcan las naos ni las saquen de sus medidas teniendo perdida la esperanza de sanar con lo mal labrado, vesito la jarçia, cables y ayustes, ancoras, artilleria, muniçiones, valledas, arcabuzes, rodela, picas y medias picas e gorguzes y ordenoles que tengan el numero y cantidad de las armas que combiene teniendo atençion al tamaño de la nao y a la gente que la de nabegar y asi mismo teniendo este respecto les ordeno que tengan pectos y espaldares y çeladas, jaretas e vatalleras y aperçiboseles que no cumpliendo lo que se les hordena en esta parte no goçaran del sueldo de las toneladas y asi quando quieren pedirle aberiguo si an cumplido lo que se les ordeno y conforme a lo que

consta se certifica y disce por los contadores mayores de su magestad que an cumplido lo que se les hordenó, les libran el sueldo y de haçerse esta deligençia demas de andar las naos en defensa quando su magestad se quiere serbir de ellas escusase el gasto y dilacion que forçosamente abria quando se tomasen a sueldo.

(AL MARGEN= Lo que se a cumplido çerca de los negocios) En lo que toca a los registros, testimonio e ymformaciones e cuenta que las justiçias an de tomar no se han hecho ni an tenido libro ni se an traydo testimonios de las ventas ni guardado alguna forma de las que la premagtica da. Por cuya caussa y no aver hecho las justiçias lo que se les a mandado no se save si las naos que diçen que se benden en Sevilla sea asi o si las venden a estrangeros y por ser cossa çierta que las justicias ayan de apretar a sus propios vezinos en esto y espeçialmente quando ellas mesmas tienen parte del todo en los nabios, supliqué a su magestad ahora ultimamente que probeyese del remedio que despues dize para esto pues aprovecha poco que se planten montes y se hagan a los que fabricaren otras graçias e merçedes y finalmente que se labren y fabriquen naos si se an de vender fuera del reyno.

(AL MARGEN= Lo que se a hecho çerca de las maderas) En lo que toca a lo de las maderas yndiferentemente y sin exclusion alguna se cargan en todo el prinçipado de Asturias y en la ria de Rivadeo en grandisima cantidad y en algunos puertos de Galicia, esta en birtud de algunas liçençias que para heso se dan, digo para Galiçia que en Asturias y en la rria de Ribadeo no las piden. Y demas del daño que resulta para lo de las naos e nabios es tanata la duela que por aquellas partes se saca que tengo por cierto que brevemente a de venir a faltar la boteria para las armadas de su magestad.

(AL MARGEN= Lo de las cargazones) En lo que toca al capitulo que trata sobre las cargazones los maestros se an quejado sienpre de que las justicias dan declaraciones a este capitulo y los cargadores y mercaderes trazas con que los naturales y de mayor porte aunque sean las cargas no las pueden llebar de que resulta mas mas daño que veneficio de todos los demas por cuya caussa suplique a su magestad lo que adelante dize.

(AL MARGEN= Çerca del asegurar) En lo que toca al asegurar a se guardado este capitulo aunque a los dueños de naos les a pareçido y parece muy aspero espeçialmente en este tiempo que andan tantos cossarios y de tan gran fuerza y diçen que los aseguradores por este riesgo que dexan de correr no les haçen equibalençia alguna antes les an subido los seguros.

(AL MARGEN= Para el capitulo de la alcavala) En lo que toca el no llebar alcavala guardese este capitulo aunque todabia se haçe alguna molestia a los dueños de naos.

(AL MARGEN= Para lo de los capitanes de mar) En lo que toca al capitulo de los capitanes de mar sienpre que se me a mandado ymforme de las calidades de los que lo an pretendido serlo e hecho de manera que claramente a podido entender su magestad lo que combenia a su serbiçio por cuya causa muchas personas que ymdinamente le ubieran conseguido lo han dexado de hazer, y porque por otros medios se probeyeron algunas captanias a personas que no tenían naos adberti de ello a su magestad, y de este capitulo y para enterarme yo mas en las relaciones que haçia e ydo a dibersas partes a haçer

ymformaciones de las calidades de los que pretendian ser capitanes sin que se les hiçiese costa alguna.

(AL MARGEN= Çerca de que se proçeda breve y sumariamente) En lo que toca al ultimo capitulo anle guardado los juezes usando de su largo arbitrio segun e la boluntad que tenian a las causas que se ofrezian o a cuyas heran.

(AL MARGEN= Refierese la ocupaçion que tube el tiempo que falte de esta costa) Todas estas prbisiones e hecho publicar y declarado hallandome presente en todos los lugares que tienen jurisdiccion desde Fuenterravia hasta la Guarda ynclusibe que es el ultimo lugar de la costa de la mar del reyno de Galiçia y comfina com Portugal y de ello se tomo testimonio. En el año de sesenta e çinco me mando su magestad fuese administrar la sal de Galiçia abiendo en el de sesenta e quatro hecho las aberiguaçiones de la sal de aquel reyno y del prinçipado de Asturias con orden que asistiese a lo de las naos e nabios al tiempo que combiniese. Estando el año de sesenta y seys aparejado para benir a esta costa a negociar lo que se ofreçiese por pascua de Resurreçion que hasta entonzes no me abian dado lugar las cossas de la sal de aquel rreyno, me mando su magestad que probeyese vien las dos terceras partes de los bastimentos que eran menester para la jornada de Argel que entonzes se aparejava por cuya caussa escrivi a esta costa a my hermano y a otros amigos mios que procurasen con las personas que yo les abisava que fabricassen en la conformidad que con ellos avia tratado que yo acudiria a tiempo de poderles prestar, y asi luego que me dessocupe que fue en el mes de henero de sesenta y siete di buelta a toda esta costa y negozie lo que se ofreçio y entendí la poca hexsecucion que abia y y lo que convenia de nuebo suplicar a su magestad. Y luego que llegue a Galiçia y me desocupe de las cossas de la sal de aquel reyno me bine a la corte a hacerlo y en Castromonte que es a çinco leguas de Valladolid me tope un correo con quien su magestad me abisava de la yntençion que tenia de pasar a Flandes y embarcarse en La Coruña y me mandaba probeyese çierta cantidad de bastimentos y otras cossas para su embarcaçion. Hize e cumpli lo que su magestad me mando y quando tube liçençia y horden que fue por San Miguel de sesenta y siete me bine a la corte de su magestad donde di un memorial despues de aver hablado a su magestad en que se contenia lo que se abia mandado y hecho y combernia probeer de nuevo para que este negozio estubiese en el ser que combernia porque hasta entonzes no le tenia y por aver rreferido hasta aqui las dos cossas solo dire en este lugar lo que de nuebo suplique.

(AL MARGEN= Refierense las cosas que faltaban para la buena conclusion de la nueva orden que suplique a su magestad ahora ultimamente) Que por la probeza e neçesidad en que la gente de mar estaba y por lo mucho que cuestan los materiales de que se haçen las naos y mucho hefecto que se a hecho con el enprestido mandase su magestad se cobrase lo prestado y tornase a prestar por la mesma horden, y de nuebo se consignasen ottros diez mill ducados para el mismo hefecto, porque se pudiese prestar a mas personas y en mas cantidad.

Que mandase su magestad por çedula aparte y secreta al que cobrase que no lo hiçiese con rigor sino que asegurando las deudas fuese acomodando a los que deben porque si se usase del que se podria, vendiendoles sus naos e haçiendas, combertirseles en daño la merced que su magestad con el enprestido les abia hecho.

Que mandase su magestad que los dueños de naos que no las an arqueado con my presençia como se requeria por la ausençia que hiçe de esta costa que arqueandolas yo ahora gozen del sueldo de las toneladas que tubieren dende el dia que me constare que estubieron en estado que justamente debian ser arqueadas, y para ello se de la çedula nezesaria para los contadores mayores.

Que algunos corregidores de Guipuzcoa, Vizcaya e Quatro Villas no an cumplido la probision de los plantios y que en asturias y Galizia combiene mucho se mande plantar y que para que mejor se pudiese probeer se abisava a su magestad de las cossas que se contenian en un memorial que di. Ahora que bisto la costa puedo deçir a VM que aunque los corregidores no guardan la horden de la probision todabia el aver platicado sobre ello como lo e hecho yo con muchas personas y en todos los lugares de la costa de Guipuzcoa e Vizcaya les a despertado mucho para entender quanto les ymporta y va mas adelante y raçonablemente lo de los plantios en Guipuzcoa e Vizcaya, aunque no como combiene, que en las Quatro Villas no se planta ni ay cuydado de ello y aunque este era oportuno lugar para tratar de esta materia no lo hare sino en pliego aparte por parecerme que pues VM me pregunto de este negoçio haziendo diferente cabeza se sirbira (SIC) de que lo haga yo assi.

(AL MARGEN= Cargazon) Que por ebitar las fraudes que se haçen a los nabios naturales y a los de mayor porte que desean las cargas en estos reynos y los largos pleytos que tratan con los estrangeros mandase su magestad añadir a lo probeydo que aunque el estrangero estubiese cargado le pudiese tomar la carga el natural e de mayor porte asi en las cargazonas que se hicieren esn estos reynos para fuera de ellos como para ellos de una parte a otra eçpto dende Fuenterrabia hasta Galiçia y al contrario y en el Andaluçia de una parte a otra pero dende esta costa a la de la Andaluçia y al contrario se preferiese el mayor al menor y que esto fuese aunque no estubiese el natural o de mayor porte en el mismo puerto que se hiçiere la carga sino en otro propinco que se entienda y declare a diez leguas.

Que la forma y orden que su magestad dio para que no se vendan nabios naturales a estrangeros y el registro y quenta que en cada un año se a de tomar es muy nezesario que se guarde y cumpla y que como la hexecucion de esto se remitio a cada justiçia en su pueblo no se a hecho ni guardado ni yo por esta caussa e podido thener el registro general que pueda llamarle zierto y berdadero y por no aber tenido comision com fuerza para entender lo que en esto a abido. Que mandase su magestad que se me diese comysion cumplida y em forma para que hiçiese haçer estos registros y me abisase de las naos que biesen que se haçe de ellas y de las que los naturales de esta costa dizen benden alli y pueda yo aberiguar si alguno venden fuera del reyno y hexecute las penas contra los transgresores de lo que su magestad en esta parte tiene mandado nombrando persona que com bara de justicia haga los llamamientos y presiones que comvinieren.

(AL MARGEN= Lo que se a hecho despues que vine a esta costa ahora ultimamente) Con esto me pareçio que se daba cumplido ser a este negoçio pues se remediaba la venta de naos a estrangeros que es de tanto perjuiçio y lo de las cargazonas y lo demas que he rreferido, a esto mando su magestad prober en la conformidad que vera VM en la sobrecarta y en las demas zedulas que se despacharon con las quales yo bine a esta costa y las hize publicar y notificar y las di a entender a las justiçias sinificandoles la voluntad de su magestad en esta

parte, nombre escrivanos ante quien se hiciesen los registros a los quales di ynstruiones bien prebenidas de lo que an de haçer, y visto que se detenian en ymbiarme las fees de los registros y que algunos me escribian que las partes no querian registrar fuy yo mysmo por la costa y hize rregistrar y cobre las fees de los registros.

Demas de los siete asientos de naos que e rreferido ando en conçierto con otras personas que solo aguardan para fabricar que su magestad les pague lo de los sueldos pasados y ver alguna claridad en las cossas de Flandes.

(AL MARGEN= El efecto que a resultado con la nueba horden) El efecto y fruto que a resultado con la nueba horden ubiera sido muy grande si ubiera estado en la perfeçion que ahora, porque hasta este tiempo no estubo acabada ni perfeçionada sino empeçada y el que de ella a resultado a sido averse hecho tantas y prinçipales naos como a VM se a rreferido y lo que mas es que los que las an hecho no se an perdido como les solia acaazer antes, estan y les va vien y el aberse hecho los arqueamyentos para el sueldo de las toneladas en la forma y con las prebençiones que en su lugar e dicho. Asi mismo lo que cerca de los capitanes hordinarios e dicho en su lugar tambien a sido su magestad avisado a los tiempos que a combenido y para hefectos que se han ofreçido de las naos e nabios que abido en estas costas y para que hefectas podian serbir y de aqui adelante siempre que se ofreçiere con la horden que se a dado lo sera su magestad de todas las que ay en estos reynos y que se haçe de ellas, seran asi mesmo los que las vendieron fuera del rreyno castigados que no es de pequeño efecto pues no es posible que tantas y tan prinçipales naos como se an hecho y las que abia esten en Sevilla y Carrera de Yndias y se perdido que son los paraderos que sus dueños dan.

El animo que se les pone con la persuasion que se les haçe y esperanza que se les da de cossas que pretenden y se vieren a haçer con ellos no hes de pequeño sino de muy gran efecto y asi lo a sido el poner la horden en el estado que esta y que a sido tan abentajado del que se pudo dar en lo tiempos pasados como se ve y sin que del resulte daño ni agravio a persona alguna, el qual se yra aumentando con lo que el tiempo y discurso de negoçios mostrare.

(AL MARGEN= Las caussas que an ympedido mayor fruto e aumento) Este negozio los años atras hasta el de çinquenta y seys yba en mucho crezimiento aunque la horden nunca estubo acabada de dar ni en el estado que combenia hasta ahora despues aca con los embargos cortos y de poco tiempo que an tenido y a tiempo que perdieron otros viajes de mayor ynterese y por las malas pagas que se les an hecho y por aver subçedido mal lo de Tierranoba y tambien por no aber yo estado en esta costa y no aberse hecho enprestidos dende estonzes (SIC) a estado atrasado. Y con la horden que su magestad tiene dada ahora ultimamente y pagandose bien los sueldos que su megestad tiene prometidos y mandando haçer razon en lo de los tercios de los sueldos y guardando las justiçias lo que esta probeydo zerca de las cargazones tengo por cossa çierta que yra en mucho aumento y asi se biera si el estar la mar tan zerrada y aver tomado las naos e haçiendas a algunos particulares en Ygalatierra y no aber pagado su magestad no les ubiera sobre venido, y con todo esso demas de siete asientos de prinçipales naos que e hecho en tan poco tiempo como a que vine a esta costa, trato con ocho o diez personas para que hagan otras tantas naos con los quales entiendo me conzertare como su magestad pague y se declare la paz o guerra con Yngalatterra.

Para fabricar y armar de nuebo ay buen aparejo en Guipuzcoa e Vizcaya las cossas de que se probeen de Flandes haran falta hasta que la canal este segura que son masteles, alcatran y xarçia.

(AL MARGEN= El pilobo (SIC) de lo que se a dicho) Con esto que e dicho queda respondido a lo que VM me pregunto y mando que navios ay.

Que nabios se an fabricado por horden de su magestad.

Si ba lo de la fabrica en creçimiento.

Que efecto a resultado con la nueba horden.

Que dispusiçion ay para fabricar.

Asi mismo e dicho todo lo que se a probeydo y fecho dende el prinçipio.

Todo lo que e dicho es verdad y lo que me pareçe eçcepto si la pluma o relaçion de alguna persona no a sido caussa de que me hierre en algo.

Muy ilustre señor.

Vesa las manos a VM el servidor de VM.

Christoval de Barros.

Documento nº 3

Memorial presentado por los “fabricadores” de grandes barcos de Gipuzkoa a favor de la derogación de la pragmática que eximía a los barcos menores de las 100 toneladas de la aplicación de las Pragmáticas de fletes (1608)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM 2/12/21)

Lo que se ofrece preguntar a su Magestad en favor de la pretension de la Provinzia de Guipuzcoa y los fabricantes de ella para que no sean en su jurisdiccion ecetados (SIC) los barcos de cien toneladas abajo de la Prematica que da preferencia para la carga a los mayores es lo siguiente:

Este papel se reduce a quatro partes y apuntamientos:

El primero de las utilidades de los navios de mayor porte.

El segundo de la contradiccion que a lo dicho haze puesta en huso a lo menos en la dicha Provincia la nueva ordenacion y cedula de su Magestad de 7 de março de 608 para que no se entienda la mayoría de navios en la carga en los barcos que fueren de cien toneladas abajo.

El tercero de algunas conviniencias del servicio de su Magestad que se le siguen de la dicha preferencia de los mayores sin la dicha esemcion, las quales cesan con ella sin suplirse en ninguna cosa por parte de los dichos barcos privilegiados.

El quarto de la distincion que en esta materia se halla entre la Provincia de Guipuzcoa y Señorío de Vizcaya viniendo a ser segun esta diferencia muy dañoso al servicio de su Magestad y a la dicha Provincia y no al dicho Señorío sino antes de provecho.

El primero que a los fundamentos de la utilidad de los navios mayores califican y dan fuerza las pregmaticas que en su favor estan promulgadas en estos reynos añadidos de muchos previlegios, titulos, acostamientos y ayudas de emprestidos a los fabricantes de ellos, no solamente por el rey Don Felipe 2, nuestro señor que en las mismas necessidades los yva siempre añadiendo, y el rey nuestro señor que Dios guarde que con toda regulacion manda observar cada cosa de ellas, sino tambien antes por el señor Rey Don Fernando de felice memoria a lo qual no sera impropio el juntar que el rey presente de Yngalaterra ha ofrecido catorze reales de donativo por cada tonelada de las que se fabricaren para que se animen sus vasallos a fabricar mayores naos con esta ayuda. Inferiendose tambien de esto que si el rey de Yngalaterra halla comviniencias en la dicha mayoria que sera para disponerse a mayores fuerzas por las naos por no verse en aquel reyno otros fines mas esenciales a que dirixirlo por los medios que estan puestos en estos reynos en ayuda del mismo intento, no sirven al que se apuntase terna en Yngalaterra, y aunque en este con mayor rigor de nuestra parte por asegurarnos de acometimientos con la reputacion y con fuerzas ecesivas para imbadir las contrarias sino tambien ademas de ellas por responder a la necesidad que ay de los dichos navios y fabricas mayores paracomunicar y contratar tan estendida monarchia correspondida por las mares del universo. Y no se añaden en esta razon

consideraciones particulares que seria superfluo y lo presuponen, dando mas grave y cumplidamente las mismas ordenanças reales de fabricas en sus fundamentos.

El segundo de que la perseveracion de los navios que no llegan a cien toneladas para que no se entienda con ellos la prematica de la mayoria contradize gravemente a la fabrica de navios mayores y utilidades que de ellos se siguen, y se deve presuponer, que como todas las dichas fabricas mayores llevan su intento a navegar y venderse en Sevilla se deve hazer tanteo en la grangeria de su trato para el fabricante, en el qual concurre una partida de tres a quatro mill ducados poco mas o menos en que por causa del dicho previllegio vienen a tener de quiebra los dichos fabricantes en cada navio grueso por que siendo assi que todo el hierro y las demas mercaderias que se solian cargar en navios mayores llevan agora una multitud de baxeles pequeños favorecidos de la dicha permission, falta la carga y los fletes a los navios causando con esto no solo la quiebra de los dichos 3 ò 4.000 ducados, queera la mayor grangeria que tenian en ellos, por que pagados los sueldos de la gente les sobran mill ducados para el sustento de cada nao hasta venderla sino tambien la dificultad que se les añade a los fabricantes en haver de pagar prontamente otro tanto interese al sueldo de la gente y al sustento de la nao sacandolos a daño en Sevilla, de manera que quando vendan muy bien sus navios no puedan sacar el coste principal de ellos, y assi no es posible que puedan bolver a fabricar.

El tercero apuntamiento se sigue al segundo por que cesando las fabricas mayores por las dichas razones se distingue uno de los principales medios que concurre en la Provincia de Guipuzcoa para el aumento de la marineria y sin conserbacion con la ganancia y ayuda que hallan en la navegacion a Sevilla, sin que este daño supla en ninguna cosa la navegacion de los barcos menores fundandose lo uno y lo otro en que de cien marineros que sirven a una nao de quinientas toneladas el un tercio de ellos en cada una suelen ser visoños de manera que cada navio de estos introduce y cria en la profesion de este numero, de mas que entretiene y perficiona a los demas que navegan fuera de estos visoños, y que los dichos barcos menores no crian marineria se verifica en que en cada uno de ellos navegan 6 ò 7 hombres, y estos han de ser efetivos y cursados en ellos por que la corta ganancia de la poca carga no permite repartirse entre mas, ni el ser el numero de pocos que dexen de ser utiles todos, tambien parece de mucha consideracion al servicio de Su Magestad que se podia impedir por este medio de atrasar las fabricas mayores que siendo assi por muchos años, y se puede dezir casi en todos, suelen navegar a la Andaluzia en las dichas naos 350 a 400 hombres de mar y muchas vezes pidiendolo la falta que tienen las armadas de ellos les han hecho embarcar en ellas a mucho numero de ellos con singular utilidad y comodidad del servicio de Su Magestad cesara esta buena dispusicion para las necessidades faltando la dicha fabrica.

En el quarto se presupone que la distincion que se dize haver en los efetos de esta materia entre la Provincia de Guipuzcoa y Señorío de Vizcaya se funda en que los inconvenientes caen en el Señorío sobre raros navios que alla se fabrican, y a guipuzcoa sobre muchos, y en que aun menos daño que respeto a sus fabricas podria tocar a Vizcaya se le escusaria escusando el de Guipuzcoa, por que como por falta de puertos seguros en Vizcaya suelen traer sus naos gruesas al Pasaje gozarian en este puerto de la prematica de la mayoria como las demas, en lo qual se manifiesta la dicha distincion y abre puerta para que Su Magestad

se sirva de mandar que no se entienda en la dicha Provincia de guipuzcoa la dicha exemption de barcos menores dexandolo en su fuerza en el Señorío de Vizcaya que sin duda assi por haver alla pocas fabricas grandes, y tener ellas su concurrencia y carga en puerto de Guipuzcoa, y haver en Vizcaya canales y riberas mas disputadas para barcos menores y estar con ellos mas inducidos los navegantes de Francia y Flandes caera a proposito y en beneficio de dicha exemption, causando alla beneficio publico y aumento de marineria y remediandose para Guipuzcoa y la mesma Vizcaya quanto a sus fabricas mayores los inconvenientes que se infieren de lo apuntado pues tambien se compadece lo uno y lo otro, a lo qual se añade que las mercaderias que se embarcan en barcos pequeños no van tan seguros como en los navios grandes por que los grandes ordinariamente salen dos, tres y mas juntos y bien artillados y con mucha gente que es lo que falta a los barcos menores, y assi vienen a parar muchos de ellos en manos de piratas, y la experiencia que ha causado el uso de la dicha exemption de barcos menores desde que la gozan muestra quan necessario es el repararse estos inconvenientes en la forma referida que no se pudieron prevenir quando se mando guardar la dicha exemption.

Documento nº 4

Memorial presentado por Errenteria en la Juntas Generales de 1614, celebradas en Hernani, en contra de la concentración comercial emprendida por San Sebastián, que además aplicaba, especialmente en Pasaia, sobre las actividades marítimas exacciones que impedían su desarrollo en perjuicio general de los guipuzcoanos (1614)

(A.G.G.-G.A.O., R.16)

Este dia la villa de la Renteria propuso y dixo que notoria y aberiguada cosa hera la necesidad que tienen las villas, alcaldias y valles de esta provincia de proveerse de provincias estrainas (SIC) d todo genero de bastimentos y que esta provision se haze por la mar para la maior parte y en solo el muelle de la villa de San Sevastian asi por la poca comodidad de los demas puertos como por otros diversos rrespetos de manera que en sola la dicha villa estaban los trozes y paneras de todas las dichas villas, alcaldias y valles de esta provinçia y es el posito de todos sus vastimentos porque aunque a Guetaria, Motrico y Deva acudian algunos pocos navios heran de muy poca consideracion y se presupona (SIC) por llano que quando el puerto donde se contrata fuere mexor y tubiere mas calidades de bondad en seer de puerto y la villa o lugar que estubiere fuere mas capaz y mas acomodado asi en la dispusicion de recibir las mercadurias como en la baratez de los almacenes y casas y sobrados y fuere mas franca y libre y tubiere menos derechos e ynpuisiones y estancos tanta mas con mas comodidad y ventaja se contratava y porque el puerto del Pasaje hera uno de los buenos de estos rreynos y el mexor que ay desde el Ferrol asta Francia ansi por la apacible entrada que tiene como por ser terral y sin varra muy abrigado y seguro el de mas fondo y solo el que es capaz para recoger navios gruesos y puesto en la parte mas acomodada de toda esta provincia para la comunicacion y comerçio de todo lo que en ello se contrata y tanto mas hera de considerar esto por no haver otro en muchas legoas que sea de serviçio y de estos presupuestos se colegia que en la villa de San Sebastian y su muelle rrespeto del peligro de su concha y los naufragios que a los navegantes se les subçedia y la poca comodidad de su muelle y rrepeto de no poderse contratar a todas horas y lo mucho que an encarecido los magacenes y cavanos sobrados y las demas partes donde se recogen las mercadurias y por las muchas y grandes ynpuisiones que an yntroduçido= y los estancos que an puesto sin privilegio de su magestad que valian y montavan al año muchos millares de ducados rresultava que los bastimentos y las demas mercadurias que los estrangeros y naturales traian a la dicha villa se ayan encareçido execivamente y la cosecha de la tierra dexa de tener la sallida que cesando este ynconbeniente podria tener lo qual hera justo de que esta provinçia rremediase lo suso dicho lastimandose de que la dicha villa de San Sebastian saque tantos millares de ducados de rrenta del sustento de la nobleza de sus villas y lugares y de tanta jente pobre que avia en ellos= Y hera casso muy dino (SIC) de rremedio que pudiendo aber en el dicho lugar del Pasaje tanto genero de vastimentos con mas comodidad y para la cosecha de la tierra franca y libre sallida y para todas las villas y lugares de esta provinçia tan grave venefiçio pudiendo conseguir este medio no se devia tolerar de que esté devaxo de una llave sino acudir a su remedio pues hera tambien cosa forçossa la ymportançia de este negoçio con las ynquietudes y alteracion del gobierno de esta provincia pues hera çierto que si su magestad fuese servido de eximir a las aldeas de la jurisdiccion de las villas quedaran encontradas con ella y moveran muchos pleitos sobre el

modo de gozar los terminos y exerçer las juridiciones y por estos respetos y por la rrazon preçedente terna neçesidad de agregarse a la villa de San Sebastian y que harian lo mismo las demas villas alcaldias y balles sino se pone remedio y que de esto rresultara que no advertiran cosa de la que en su muelle y el puerto del Pasaje se hiziere y de neçesidad abran de seguir su parecer sin atender al bien unibersal de esta provincia y que la dicha villa de San Sebastian sola ella ocupara aziendose dueña de toda la voz de esta provinçia en todas las comodidades que se ofreçieren y la rremuneraçion de todos los serviçioc que sus hijos hiçieren a su magestad y el vien perticular que juntamente con el unibersal se a de seguir a esta provincia pedia lo mismo pues por este camino bolveria a restaurar el ser que antiguamente tubo, que por ser notorio lo dezia como en los dos lugares del Pasaje, Lezo, Rreneria, Oyarçun, Yrun e Fuenterravia y en el reyno de Navarra en algunas villas comarcanas abia mas de tres mill hombres de mar efetibos agora setenta y çien años y quando en el dicho lugar del Pasaje abia libertad de poder contratar= y estos lugares tenian fundado su trato mediante el qual se bendian con grande comodidad y que al presente en los dichos lugares no abia la sesta parte de marineros que solia aver en tiempos que havia la dicha libertad, e que no solo se abian consumido naos y marineros en esta frontera pasado a la de Françia su çircun vezina donde al presente floreçia el mismo numero de marineros y naos porque en el mismo dia en que se prohibio la libertad del sicho puerto del Pasaje aprovechandose de la deçision los françeses abian ocupado todos los aprovechamientos del trato y comerçio y asi en notable agravio de su magestad con gajes y aprovechamientos de sus rreynos se conservaban en la frontera de Françia mas de çinco mill marineros lo qual hera justo que se remediase y se tubiese consideraçion muy grande a la neçesidad que su magestad tiene de marineros y porque por falta de la dicha libertad y por los grandes agravios que en el dicho puerto del Pasaje reçivian todos los vezinos de esta provincia estaban aquellos lugares despoblados y asolados y casi sin jente= Y por el consiguiente muy espuestos a rreçivir qualquier daño en tiempos de guerra por sus enemigos asi por el passo de Beovia como por el dicho puerto del Pasaje= Por las quales rraçones y las demas que rrefiere la proposicion de la dicha villa de la Rreneria dixo que esta provincia debia procurar la libertad del dicho puerto del Pasaje y que se quite a la dicha villa de San Sebastian su custodia porque hera cosa notoria y çierta que la dicha villa rreçelándose de ellos y que en toda esta provinçia no ay otro puerto capaz para efeto de concurrir los vastimentos y lo demas necesario en la cantidad que ymporta, tiene la dicha villa en su poder a este puerto sin que nadie pueda cuydar de el= Y que procurava en todas maneras de que se pierde y se çiegue baliendose para esto de no castigar y estorbar a los françeses y a otros extrangeros y naturales= los quales con la ynmundiçia de las carenas y lastres y otras cosas de çinquenta años a esta parte abian echado a perder mas de la mitad del dicho puerto como todo ello hera notorio y se podia aberiguar y ansi en otros pocos años acavarian de perder y asegurar la villa de San Sebastian lo que no le inportava cosa alguna y aria a su magestad y a esta provincia el mayor daño de quantos se podian e abia benir, y ansi para las armadas rreales como por que los navios grandes de particulares no se podrian goareçer en el dicho puerto, como por prevenir que no subçeda lo suso dicho= Y pidio y suplico a la dicha Junta que en remuneraçion de sus singulares e ylustres serviçios= suplique a su magestad mande hazer merced a esta provinçia del dicho puerto del Pasaje y su libertad para que en el gozen todos los hijos de esta provincia franca e libremente de dia y de nocha contratando como en puerto suyo y que la custodia y goarda de el se encomiende a uno de los hijos de esta provincia como nombra para la alcaldia de sacas= el qual y un contador que tenga libro de

la rrazon de los derechos moderados que su magestad fuere servido de permitir pueda cobrar esta provinçia para la conservaçion del dicho puerto a que se a de atender con muy gran celo y cuydado por lo mucho que ymportava en que esta provincia reçiviria muy gran venefiçio= Y alcançada esta merced se podria proveer sobre ello de lo demas que conviniere que siendo neçesario protestava de dar los adbertimientos que se le ocurrieren=

Documento nº 5

Acuerdo adoptado por la Cofradía de Mareantes de Nuestra Señora de Iciar de Deba para la imposición de nuevas rentas a las embarcaciones dedicadas al transporte de la lana (1615)

(A.H.P.G., 2/1965)

En la villa de Deva a siete dias del mes de setiembre de mill y seisçientos y quinze años ante mi Domingo de Çumeta escrivano del rrey nuestro señor y del numero de la villa de Deva y testigos susso escritos parezçieron presentes Juanes de Yturbide, Julian de Arreguia y Domingo de Yturbide y Rramos de Yturbide y Matias de Yturbide y Veltran de Yriarte vezinos de la dicha villa maestros y dueños que son de sus zabras que de servicio andan en acarreto desde esta villa a las de San Sebastian y San Juan de Lus en el rreyno de Françia y dixieron que como la esperiençia ha mostrado en la dicha San Juan de Lus han ynpyuesto muchos derechos que primero no pagaban y en los conçiertos que hazian con los mercaderes sin saver unos de otros llebaban unos por mas otros por menos de manera que quedaban sin ninguna ganança de los viajes que azian y assi para que adelante supiesen assi los mercaderes que han de cargar lo que han de pagar y ellos assi mismo lo que han de cobrar= hordenaron entre si que de aqui adelante todos los dueños de las dichas sacas ayan de pagar por cada saca o sacon que llevaren a San Juan de Lus seis rreales castellanos cada saca o sacon= y los que llebaren a la villa de San Sebastian a tres rreales por cada saca o sacon y el que llebare por menos o por mas aya de pagar si llebare a San Juan de Lus por menos o por mas veinte ducados para el gasto de la Confradia de los mareantes de esta dicha villa y si llebare assi mismo por menos de los dichos tres rreales a la villa de San Sebastian cada saca o sacon aya de pagar para la dicha confradia diez ducados y quieren que quebrantando esta escritura a cada uno o qualquiera de ellos les executen los mayordomos que al presente son y adelante fueren sin rremission alguna y para que a ello les apremien dieron poder cumplido y plenaria jurizdiçion a todos los juezes y justiçias de su magestad de qualquier partes que sean a cuya jurizdiçion y juzgado se sometieron rrenunçiendo su proprio fuero jurizdiçion y domiçilio y la ley si combenerit jurizdiçione omnium judicum para que como si fuese sentençia difinitiba dada por juez competente y passado en cossa juzgada les apremien a lo suso dicho y rrenunçiaron las leyes de su favor generales y espeçiales en uno con la ley e derecho que dize que general rrenunçiaçion hecha de leyes non bala en testimonio de lo qual lo otorgaron assi ante mi el dicho escrivano, Juan de Sustaeta, Juan de Larraguibel y Matias de Verastegui vecinos de la dicha villa de Deva y los otorgantes a quienes yo el dicho escrivano doy fee les conozco firmaron los dichos Domingo, Matias y Juanes de Yturbide y Julian de Arreguia que dixieron que no savian escribir firmo un testigo y ba testado= llebar= s= ba testado= s= no balgan y entre rrenglones= pagar balga.

Domingo de Yturbide, Matias de Yturbide, Rramos de Yturbide, Joan de Larraguibel.

Passo ante mi, Domingo de Çumeta.

Documento nº 6

Memorial presentado a la Provincia por los marineros de Gipuzkoa solicitando la preferencia de venta de pescado a los escabecheros sobre los pescadores (1616)

(A.G.G.-G.A.O., JD DJ 69,1)

Los marineros de esta Probinçia dizen que como es notorio ellos an servido de tiempo immemorial a esta parte y continuamente todos los años sirben a sus Magestades con sus personas, galeones y naos y todo genero de barcos y con sus haziendas en todas quantas ocasiones se an ofrecido y ofrecen en las armadas nabales en que se an aventaiado a otras naçiones como buenos hijos de VS, de tal manera que con sus hazañas y vitorias sus Magestades an sido muy bien servidos sus reynos y ilustrados y VS ensalçada en todas las naçiones del viejo y nuevo mundo y esto lo an echo a costa de su sangre, vidas y haziendas y a ninguna de todas estas cosas an perdonado a trueque de cumplir con las obligaciones de hijos de VS, y aunque al presente se hallan pobres sin naos y sin haziendas y sin el caudal que hasta agora y muy poco favoreçidos y premiados todavia tienen los mesmos deseos que an tenido sus maiores y antepasados y los ban executando en todo quanto alcança su posibilidad, pero como para grandes empresas no bastan solos los animos por muy generosos que sean, si les falta la substancia y caudal advierten a VS que an llegado ya al ultimo estado de la miseria durante la qual no sera posible continuar lo que hasta agora si VS no toma la mano y interpone su authoridad y como buena madre buelbe por tan buenos hijos tomando a su cargo sus cosas y haziendo gran instançia con su Magestad para que apoie y onrre y premie las cossas de la mar y de los marineros que estan tan decaidas y que si no se reparan ni su Magestad podra ser servido ni sus reynos, riquezas, ni grandezas defendidas, authorizadas y engrandezidas ni VS^a y ilustrada por su gente de mar como asta agora ha sido, que por ser los reinos de España casi isla rodeada de ambos mares Oceano y Mediterraneo por la maior parte de ellos son infestados casi de todas las naçiones, se ha extendido su monarquia por ambos mundos y en el nuevo son sus Magestades los monarcas a solas y sin concurso de otros lo qual se ha echo mediante las navegaciones, balor y esfuerço de la gente de mar y guerra, y aunque hasta agora avian tenido algun alivio y aiuda con las pescas del Oceano de VS, de las quales en tiempos de invierno y otros en que no se podian hazer otras navegaciones sacaban buenas cantidades con que se acrecentaba y sustentaba la gente de mar y en barcos menores con que se hazen las dichas pescas criandose desde muchachos perdian el temor y se hazian fuertes y animosos contra la mesma mar, bientos y los demas elementos y como generosos leones se enseñaban y habilitaban para maiores empresas y por este medio alcançaban tanto balor que su Magestad los onrraba con los cargos de capitanes, almirantes, cabos y generales de sus reales armadas de que siempre an dado tan buena quenta como es notorio. Pero de quatro, çinco años a esta parte se an introduzido y ban introduziendo tales cosas contra la pesca y los que la pescan que si se disimula con ellas y pasa adelante sera impusible que aia gente de mar, pues les faltara una buena parte de su sustento por que aviendo sido costumbre immemorial de que los escabecheros asi de esta provinçia como de fuera de ella hiziesen sus escabeches en los puertos de mar de VS con las pescas de sus hijos y que estas fuesen preferidas en el preçio y anteoridad (SIC) de su benta a la de los estrangeros, del dicho tiempo a esta parte se ha pervertido esta buena orden y estando los suplicantes en esta posesion immemorial an sido y

son desposeidos de ella de tal manera que por su propria authoridad los escabecheros se an ido a Françia y en ella an echo sus escabeches para los reynos de su Magestad y los an metido en ellos por esta provinçia y otras partes y otros se an conçertado con los pescadores françeses y compranles sus pescas dexando las de los hijos de VS de que ha resultado que en los lugares de esta provinçia donde solia aver treinta pinaças grandes de las // (fol. r.) que llaman besugueras no ay ocho y en los puertos de Françia mas vezinos a VS donde se usan las dichas pescas se an acreçentado asi los marineros como las dichas pinaças en tanto numero que no haviendo en todos ellos antes del dicho tiempo veynte ay al presente duçientas y como ellas an creçido ha creçido el numero de los marineros con que se ha fortificado tanto la frontera de Françia que en tiempos de guerra podrian acometer con ellas a los puertos de VS con muy buenos exerçitos y sus pertrechos de guerra que es cossa de mucha consideraçion y en que podian topar la reputaçion y defensa de los reynos de su Magestad y sus provinçias, y aunque entre los hijos de VS ay algunos que desean fabricar mas pinaças y continuar con ellas las dichas pescas y criar marineros y sustentarlos estan detenidos por que ven que las pescas de sus vezinos no son preferidas a las de los estraños y que las de estos se benden y aprovechen y las de los naturales se despreçian con ser de la mesma bondad y en la frescura y dexandolas se les pierden con que ellos quedan tambien perdidos y VS y los lugares de mar disminuidos en la gente, barcos, marineros y su sustento, en lo qual tambien su Magestad es deservido y a sus reynos resulta gran daño y perdida. En cuia consideraçion suplican a VS mande procurar el remedio de todo suplicando a su Magestad faborezca las cossas de la mar de esta provinçia haziendo ordenança de que ningunos escabecheros puedan ir a los reynos de Françia a hazer escabeches para efecto de traerlos a esta dicha provinçia por mar ni por tierra ni pasarlos por ella y que de ninguna manera compren ningun genero de pescado para los dichos escabeches de los Franceses ni otros forasteros sino de los naturales de esta provinçia con los quales y no con otros hagan sus conçiertos y sean preferidos asi en la anteoridad de la venta como en los preçios y que mientras hubiere pescado los naturales de ninguna manera se entremetan en comprar la de los estraños so pena de perdimiento de todo lo que asi compraren, escabecharen y en qualquier otra manera beneficiaren y de los ornos, calderas, azeite, barriles, binagres, especias y otros pertrechos con que los escabecharen y beneficiaren y otras penas que fueren justas en cossa tan grabe y de que resulta tanto bien, y de lo contrario tanto daño y haziendo que su Magestad confirme esta ordenança y la mande guardar y executar inbiolablemente.

Y no se debe atender ni creer que por esto aia de faltar provision en esta provinçia y otras de los reynos de su Magestad por que los hijos de VS y los demas marineros de otras provinçias proveheran bastantemente de todo quanto fuere menester de este genero de provisiones como lo hazian antes de estas introduçiones ni la maioria del preçio sera cossa de consideraçion por que vendiendose estas pescas por dozenas como se acostumbra y siendo ardinariamente la dozena de catorze o diez y seis pescados repartida aquella poca bentaja entre tantos biene a ser de muy poca consideraçion para impedir tanto bien publico y particular en que reçebiran merçed.

Documento nº 7

Memorial presentado a la Provincia por los vecinos de Pasaia solicitando la preferencia de fletamento de sus pequeñas embarcaciones (1616)

(A.G.G.-G.A.O., JD DJ 69,1)

Los dos lugares del Pasaje y sus vezinos dizen que siendo aquel puerto tan conbeniente al serviçio de su magestad y tan capaz para se rrecoger y estar en el con seguridad cantidad de navios gruesos, no podian entrar ni sallir del asi los de la armadas reales como los de marchante si no fuese por la ayuda de los vezinos de los dichos lugares que con sus pinachas y chalupas salen con gran presteza a atoarlos sin perdonar a ningun tiempo por rriguroso que sea= y siendo lo suso dicho asi como es notorio a VS= en tiempo que vienen las naos de Tierranueva de pezca de grasa y bacallao= deviendo aprovecharse de los acarretos de las dichas mercaderias para San Sebastian y otras partes los vezinos de los dichos lugares preferiendo a los estranjeros con las muchas pinaças y zabras que para ello tienen les quitan su aprovechamiento los françeses que bienen con sus baxeles al tiempo de la dicha cosecha= ayudandose tanvyen de la voluntad de los propios dueños de las naos por ser los mas dellos françeses= y asi mismo les quitan tanvyen los dichos aprovechamientos otras pinaças de Somorrostro= con que se puede dezir que ellos se llevan las duras y otros las maduras= atento lo qual piden y suplican a VS que teniendo consideraçion a lo suso dicho mande que en los dichos acarretos sean preferidos ellos y sus pinaças y sean escludos y quitados los estranjeros y para ello les libre su mandamiento y comision dirigido a algun vezino desta villa a costa de los vezinos de los dichos lugares sobre que piden justizia y para ello entrego sobre renglones tan conveniente= Francisco de Amezqueta.

Documento nº8

Condiciones propuestas por los constructores para la fabricación y administración de la Escuadra de Guipúzcoa (1618)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/27 (P5D17))

La forma con que servira s Su Magestad la Esquadra de Baxeles de la muy noble y muy leal Probinçia de Guipuzcoa asi en quanto a su fabrica como por razon del sueldo que benciesen por tiempo de quatro o cinco años.

La esquadra se componia de siete galeones de diferentes portes pasando la cappitana de seiscientas y çinquenta y una toneladas.

Su Magestad ofreçio de enprestido a los fabricantes de ella a raçon de siete ducados y medio por tonelada y de sueldo a nuebe reales al mes por tonelada con mas doce ducados al año para sebo y mangueras con calidad que lo que resiviesen por bia de enprestido se les descontase del sueldo que fuesen benciendo los quatro o cinco años primeros la quarta o quinta parte en cada un año y que estando aparexados y nabegables se les hubiere de dar seis meses adelantados de sueldo de los nuebe reales al mes por tonelada.

Que para general almirante y capitanes de mar y guerra se propusiesen personas por la dicha Probinçia para que su Magestad se sirbiese dar los titulos.

Que a los capitanes de mar y guerra se les hubiese de dar las patentes para lebantar la ynfanteria para sus compañías de mar y guerra en las partes donde fuese su real voluntad. Y que asi el general almirante y capitanes hubiesen de gozar de los mismos sueldos y raçon que en la armada del mar oceano goçando de las mismas preheminençias y onores que en ella.

Habia de correr por quenta de su Magestad la satisfaçion de las seis pagas de la gente de mar al tiempo del alistarse y por la de la dicha Probinçia y capitanes el buscar la gente natural de ella. Y a fin de cada año se les habia de dar satisfaçion y remate de sus sueldos conforme al tiempo que sirbiesen.

Habia de ser por quenta de Su Magestad la probision y sustento de la dicha gente de mar y guerra.

Asi mesmo habia de ser la provision de la artilleria armas municiónes y pertrechos de ella por quenta de Su Magestad.

Que despues de recoxida la armada hubiese de retirarsse la dicha esquadra a la dicha Probinçia a ynbernar y durante ella hubiese de haber en cada nabio para su guarda dos marineros y un grumete y sus sueldos y raçiones huviesen de ser por quenta de Su Magestad.

Las presas que hiciese la dicha esquadra se hubiesen de repartir entre los que se allasen en

ella sacando el quinto para su Magestad y lo demas que toca a la real hacienda. Y los ministros de la armada sin que hubiesse obligacion de dar cosa alguna a la demas gente de ella.

Que en las carenas y adobios que se diesen en la parte donde se allase la armada fuesen conforme a la orden que el cappitan general de ella diese o le pareçiese al cappitan de la maestranza y a satisfaçion de los ministros. Y que los dueños de los galeones de la esquadra gastasen por sus manos lo que fuese neçesario del dineros que se les diese por quenta de sus sueldos sin que por ningun casso el capitan general ni los ministros se entremetiesen en ello, y que si de los almagenes de Su Magestad fuese neçesario balerse de algunos materiales y pertrechos se entregasen a los dichos dueños pagando por ellos el coste que tubiesen a Su Magestad.

Que el dinero de los mastiles, xarçia y demas cosas que se comprasen para el apresto de los dichos nabios durante el asiento lo pudiesen sacar los dueños fuera de estos Reynos.

Que el general de la esquadra tubiese jurisdiccion zibil y criminal de las causas de la gente de ella y en los casos que en derecho hubiese lugar otorgase las apelaciones para el capitan general de la armada.

Que en quales quiera puertos barras o playas en que estubiesen o entrasen como a nabios de Su Magestad se les hubiese de dar asistencia de pilotos de barras barcos para remolque y los bastimentos pertrechos y demas cosas que hubiesen menester por su justo balor.

Que el daño que reçiviesen estos navios peleando ronpiendo arboles bergas timon costado ancoras o otros quales quier aparejos se les hubiere de dar otros tales y tan buenos por quenta de la Real haçienda. Y si en las dichas ocasiones peleando se les perdiese qualquier galeon fuese obligado Su Magestad a pagarle al dueño los aparejos que se perdiesen.

Que si se perdiese nabegando o peleando alguno de los dichos galeones que Su Magestad perdiese la parte del enprestido que tubiese que aber. Y el dueño quedase libre de lo que tuviese que satisfacer.

Que los maestros de raciones de los dichos nabios hubiesen de ser puestos por Su Magestad y correr por su quenta la haçienda que entrase en su poder y no por la de la Probinçia.

Que el Cappitan General de la Armada ni otra persona pudiese sacar ni tomar de estos nabios con ningun pretesto ninguna gente de mar y guerra, ni de los aparejos sin voluntad del general de la esquadra y de los dueños y capitanes de dichos nabios.

Y si acabado el dicho asiento fuesen utiles para la Carrera de las Indias si se acudiese a pedir visita se sirbiesse Su Magestad que se les diese en consideracion de lo bien que la Probinçia tenia mereçida esta y otras mayores merçedes.

Documento nº9

Escritura de reparto de ganancias de los barcos corsarios que actuaban bajo las ordenes de la Escuadra Real del Norte (1633)

(A.H.P.G., 3/2345)

En el Real sitio y casa de Bordalaborda que es en la jurisdiccion de la villa de Fuenterravia a veinte y ocho dias del mes de abril de mill y seisçientos y treinte y tres años el señor Don Alonso de Idiaquez cavallero del havito de Santiago Juez y gobernador por su Magestad en birtud de su Real Çedula y comision para entender en las cosas tocantes a la escuadra de la armada del norte en presençia de mi el escribano infraescripto haviendo tomado sobre lo suso dicho con comunicaçión y notiçia de los capitanes y cavos de la dicha escuadra su acuerdo y deliberado Consejo, mando que de los quatro navios la capitana nombrada San Luys y la almiranta San Juan y dos pinazas la una llamada Santa Cathalina y la otra San Juan que por su orden estan de partida para el biaje surtos en el puerto y canal del Pasaje, que de todas las presas y ganancias que hizieron mediante sus biajes y aventuras se les den y adjudiquen a los dichos quatro navios la quarta parte de todo lo que asi ganaren repartiendo a la dicha capitana la mitad de la dicha quarta parte y a la dicha almiranta la mitad de lo que quedare quitada primero la parte de la dicha capitana y lo rrestante se reparta yualmente entre las dichas dos pinazas. Y que las otras tres partes que quedan del monton se repartan a medias entre la gente y la armazon igualmente y para que les sea notorio y les conste mando se notifique a los dichos capitanes y particulares interesados en los dichos navios por que a su tiempo les pare perjuiçio y no pretendan ignorançia y asi lo proveyo mando y firmo.

Documento nº10

Dos reales cédulas concediendo a los barcos armados para las pesquerías transoceánicas y a sus tripulaciones la exención de la obligación para servir en la Armada y la rebaja a la mitad de las contribuciones que debían en concepto de Donativo (1639)

(A.M.N., col. Vargas Ponce, T.III, doc. 68, doc.69 / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/31 (P5D17))

El Rey : Por quanto haviendose me representado por parte de la mi provincia de Guipuzcoa y por los armadores que embian sus navios a la pesca del vacallao a Terranova las combeniencias de bolver a continuar esta navegacion y trato en las costas de Cantabria, suplicandome fuese servido de concederles algunas esempciones para ello, y haviendose me visto en el mi Consejo de Guerra y Junta de Armadas y conmigo consultado, atendiendo a lo referido y lo que conviene ayudar por todos los medios posibles a los que se disponen a las armazones de vaxeles y en particular para las pesquerias de que tanto veneficio se puede seguir a mi servicio, y a los mismos particulares, He resuelto conceder a los armadores de navios que van a Terranova que en ninguna ocasion que sea necesaria recevir vaxeles al sueldo para efectos de mi servicio, o tomarlos por via de embargo, no puedan ser detenidos ni embargados los que estubieren destinados aprevenidos para aquella navegacion, que ningun ministro mio, antes encargo a qualquiera, mi Capitan General, Almirante o Gobernador de armadas, esquadras de navios, y al mi Corregidor, y otras qualesquier justicias en la dicha provincia de Guipuzcoa, señorío de Vizcaya y en las quatro villas de la costa de la mar pongan muy particular cuidado en ayudar a las personas que trataren en la dicha navegacion haciendoles dar por su dinero los vastimentos, pertrechos y municiones de guerra que hubieren menester para sus navios, y que no permitan se les quite la gente de mar que tubieren prevenida y pagada para ello, aunque se trate de levas para efectos de mi servicio, y los unos ni los otros no hagan cosa en contrario, antes cumplan con todo cuidado yntencion lo contenido en esta mi cedula, sin poner en ello dificultad alguna, obligandose los dichos armadores de llevar en sus navios alguna gente de la tierra adentro ademas de la marineria precisa para que se vaya criando en esta profesion en la mar y aumentandose el numero de los marineros para servir en mis armadas y en las demas navegaciones. Dada en Madrid a once de octubre de mil seiscientos treinta y nueve años.

El Rey: Junta procuradores cavalleros hijosdalgo de la muy noble y muy leal Provincia de Guipuzcoa, Abiendose me dado quenta de lo que representasteis en el mi consejo que asiste en Cantabria sobre la combeniencia de acrecentar y continuar en los puertos de Cantabria los armamentos para la navegacion de Terranova, suplicandome hiciese merced a las personas que tratan desto de los dos reales que pagan de derecho por cada carga de pescado a la entrada de los puertos de esta Provincia, he resuelto hazer merced a los que tratan en la dicha navegacion de las exempciones que se declaran en el despacho de que se os embia copia con este, y mandando que no se les llebe de cada carga de pescado mas de un real haciendoles gracia del otro con calidad de que por esto no se dilate la paga del donativo que me ofrecistes para que estaba aplicada aquella ymposicion de que he querido avisaros para que lo tengais entendido y que mandare se tenga mucha atencion en favorecer y ayudar quanto fuere posible a todos los que continuaren este trato y navegacion en esas costas, y Yo

sere servido que vos cuydeis mucho de que se vaya acrecentando. De Madrid a 11 de octubre de 1639.

Documento nº11

Minuta del memorial remitido a la Corte por los armadores pesqueros, solicitando la concesión de nuevos privilegios y la confirmación de los anteriormente concedidos, para impulsar el proceso de reactivación de las pesquerías transoceánicas (1643)

(A.M.N., col. Vargas Ponce, t.III, doc.72)

Advertencias para la yntroduccion del trato y navegacion de la provincia de Terranova y Noruega en los puertos de Cantabria.

La experiencia ha mostrado ser de muy gran servicio de su magestad y util de sus vasallos el que por todas vias se traten de buscar los medios mas eficaces para que se introduzca el trato y navegacion de la pesqueria de Terranova en los puertos de Cantabria como en tiempos pasados que de solo del puerto de San Sevastian y Pasage solian yr veinte navios y de gran porte que llegavan a 600 toneladas y de ay abaxo en los quales navegavan mas de 2.000 marineros de la provincia de Guipuzcoa y de esto se seguian grandes beneficios.

Lo primero el servicio de SM, por que como la navegacion es larga y travajosa en breve serian gran numero de marineros que los necesita mucho para sus armadas reales, y segun la comun opinion esta navegacion es la escuela de la marineria, demas de que mediante los aprestos de estos navios se sustentan y ocupan muchas personas naturales en hacer los peltrechos y bastimentos necesarios con que se entretienen y se aprovechan. Junto con que mando despachar por consulta del Consexo de Guerra y Junta de Armadas su fecha de 11 de octubre que su copia se remite, tiene mandado que en ninguna ocasion que sea necesario recibir vageles al sueldo para efectos de su servicio a tomarlos por via de embargos no puedan ser detenidos los probenidos o destinados para esta navegacion, ni se permita quitar la gente que tubieren alistada, y luego por sobrecarta de 12 de marzo de 1642 esta mandado cumplir la dicha cedula, todavia no dexan de inquietar los ministros que obligan a estar con cuidado, y mediante esto con pocas ganas de armar los naturales. Y no obstante que las dificultades que ay para con beras se introduzca de nuevo en los puertos de Cantabria, particular en la villa de San Sevastian, la navegacion y trato de Terranova, con deseos de que SM sea servido y sus vasallos restauren lo perdido, este año de 1643 mediante el auxilio que esperan tener del señor don Juan de Morales Barrionuevo del Consejo de SM y su fiscal en el Real de Castilla, navegan seis navios de buen porte a las provincias de Terranova y Noruega a la pesqueria de pescado y vallas, siendo los tres de los vageles de a 300 toneladas, dos de a 250, uno de 150, que es numero considerable, y los naturales han tomado con amor y beras esta navegacion, advirtiendo que es preciso e inescusable para que se consiga adelante lo que tanto importa, augmentando el numero de navios, el que se consiga lo que se sigue: lo primero que conforme a las cedulas citadas no se embarguen los navios ni gentes que estubieren destinados para esta navegacion por causa muy urgente que sea, y para que se quiten de recelos y temores los naturales, se mande que aunque aya cedula de SM que seria posible que con siniestra relacion se alcanzase no se mande cumplir, antes bien dende luego condenar al que contrabiniere siendole notoria la voluntad de SM, en la pena que pareciere, y sin embargo el corregidor y justicia ordinaria desembargue los tales navios y marineros so la misma pena nombrandolos por jueces conservadores, que de otra manera

los armadores se hallan desanimados de tal suerte que se dejan decir que si esto no se consigue han de dejar de proseguir en el intento, y así se pondera por muy perjudicial y dañoso lo de los embargos.

Que el año de 1639 SM les hizo merced a los armadores de Terranova que no pagasen de los dos reales que se pagan por carga de pescado bacallao que entrare en Guipuzcoa mas que la mitad. Y por que este derecho es del impuesto del Donativo con que la provincia ha servido a SM, que esta repartido tambien en otros efectos, conberna que sean libres los naturales yn totun como lo son los corsistas de la paga de este impuesto, que por esta causa no se viene a faltar el servicio si no solo alargar la paga un año mas o menos.

Que SM permita que de la misma manera que ay permiso que puedan traer de Francia mastiles, brea, alquitran, belamen, jarcia y otros peltrechos para el apresto de los bageles de corso, por que no los ay en la provincia y son muy precisos para los aprestos, los puedan traer libremente y en particular sal por quanto sin ella y en gran numero de que se necesita para salar el pescado no se puede hacer la navegacion y aunque al presente ha havido abundancia de ella traída por corsistas tal vez se carezca con que no se puede hacer la navegacion ni menos aguardar a que venga de la Andalucia por ser larga la distancia y poca seguridad en su conduccion, y como quiera muy cara y la de Francia barata y presta su transportacion.

Que por quanto la gente marinera de esta provincia necesita de disciplina y en esta no es de menor importancia ser sugetos a sus mandadores que sucede no lo estar como deben, y por esta causa faltar de cumplir con sus obligaciones, conberna que al cabo del navio se le de facultad para castigar a los que no los hicieren su dever, quitandoles la soldada poca o mucha que ganaren dexando diferido la justificacion en el juramento del maestre y lo demas del castigo a su albedrio.

Que por quanto el pescado de los yngleses y de la misma manera la grasa no es de tan buena calidad como la que traen los naturales de esta provincia por ser particular el pescado vacallao que llaman truchuela muy pequeño y poco gustoso, del qual sin embargo por lo baratto llevan los obligados en agravios de naturales, a esto se sigue que con el pescado bacalao y grasa que traen de dichas partes se bastece todo el reyno quitando la ocasion de que vengan de los extraños y que lleven de su procedido los grandes intereses que se conocen: Que segun el computo que se ha hecho sacavan los bascos de tierra de Labort en tiempos de paz mas de 400.000 ducados de plata sin el provecho grande que tambien tienen los yngleses con el pescado bacallao que traen, que todo se escusa con la introduccion que se pretende.

Que a costa de los naturales de este reyno se enriquesen los franceses enemigos de SM y los yngleses, particular los de la tierra de labort, de donde salen todos los años 60 navios y ay arriva, en que navegan 3.000 marineros, y con este trato se han hecho muy poderosos, y la mayor parte de su pesqueria le remiten a estos reynos, siendo así que todo este trato se hacia en esta provincia a donde acudian los franceses para efecto de navegar en navios de naturales, y aora se ha transferido a la dicha Labort que se halla muy poblada y rica.

Y a lo que se conoce la causa de haverse mudado este trato y navegacion de los puertos de Cantabria a los de Labort es el de los embargos de navios y marineros que con pequeña causa los hacian los ministros de SM, estando prevenidos para su navegacion con que quedavan destruydos los dueños y armadores y otros amedrentados para no exponerse a que no les suceda otro tanto.

Y aunque SM (que Dios guarde) por cedula despachada por el Consejo de Guerra el año pasado de 1636 viendo lo importante de la materia con deseo de introducir esta navegacion en esta provincia escribio al theniente de Corregidor de ella para que vibamente fomentase, y ofrecio de dar los navios que fueron apresados en zocoa, artilleria y armas, y el permitir que naveguen algunos pilotos y otros marineros bascos en navios naturales para que ellos se capaciten y se enseñen en el pilotage y modo de pesca, que como estava olvidada la navegacion hera posible hiciese falta este genero de gente, no surtio efecto nada de lo dicho, menos la permission de los bascos, si no solo de animar a los naturales al yntento.

Y con esta ocasion armaron un navio el año de mil seiscientos treinta y ocho y 1639 fueron dos y con ser ansi que este mismo año SM por cedula, y de los que lo gastan, se previene que aunque ay cedula de su magestad obtenida a pedimiento de esta provincia para que sus naturales sean preferidos en sus ventas, que como se dejo en olvido esta navegacion no se ha tratado de su execucion, converna que los naturales de la provincia de cantabria dueños de navios sean preferidos en sus puertos, particular de Bilvao y San Sevastian, en las ventas del vacallao y grasa que truxeren de Terranova no haviendo exceso en el precio.

Por las razones declaradas en la cedula de SM citada, despachada el año de 1636, no se embaraze a los bascos pilotos y trechadores el que puedan venir y embarcarse en los navios de los naturales como hasta aqui, hasta que ellos esten capaces para que lo que hubieren de obrar en esta navegacion.

Siendo SM servido de conceder lo que se pide se animaran sus vasallos en aumentar los navios y tomar con beras la navegacion de Terranova, ofreciendo que llebaran algunos muchachos en los que fueren para que con brevedad sean diestros marineros y ay gran numero de ellos pues tanto se necesita.

Por minuta en el archivo de San Sebastian.

Documento nº12

Respuestas a las cuestiones formuladas por el Corregidor acerca del permiso de comercio con los labortanos en la Junta Particular celebrada en Bidania en 27 de julio de 1644

(A.G.G.-G.A.O., R.26)

Primeramente digan con toda claridad si la pretension de esta dicha provincia es que se quite yn totun el corsso o se limite, a que haviendo comunicado con la provincia de Labort, los corssistas no le puedan hazer obstilidades, ni apressar los navios de ella que benieren (como se ha echo) con bacallao, grassa y otro qualquier genero de pertrechos de navios = a lo qual todos los dichos procuradores junteros y cada uno de ellos de por si en nombre y con horden de sus villas, alcaldias y valles unanimemente y conformes, y sin discrepar ninguno, respondieron y dixeron que la pretension de esta provincia no ha sido ni es que se quite el corsso yn totun ni tal ha suplicado a su magestad como se conoçe de los memoriales que en nombre de la provincia se han dado. Antes bien dessea por mayor servicio de su magestad se refuerçe quanto sea posible el corsso y muchos y logrados sucessos, en daño de los enemigos de esta corona y hutilidad de ella, y que solo ha pretendido y pretende la provincia, que el corsso se limite para con los de la provincia de labort, en la forma y por las causas y conssideraciones que estan representadas.

Haviendo conferido el dicho señor corregidor con la junta y los procuradores de ella, en general, y particular, la pretension susso referida que tiene la provincia en horden a la comunicacion y trato con los de labort: pregunto assi bien a los dichos procuradores junteros y cada uno de ellos especificamente que conveniencias resultaran de que se consiga, o si de ello pueden resultar algunos ynconvenientes y quales sean dando cada uno las caussas y razones que se le ofrecieren para lo uno y lo otro = a lo qual todos los dichos procuradores junteros y cada uno de ellos, en la misma huniformidad y sin discrepar ninguno, dixeron que sienten que es de muy gran servicio de su magestad y conveniencia y hutilidad de Guipuzcoa, Castilla, Aragon y Navarra, el que a los navios de los bascos, que son los de la provincia de Labort, que binieren de Terranova y otras partes con bacallao, grassa y qualesquier genero de pertrechos de navios en derecha para los puertos de guipuzcoa y benderlos en ellos no puedan apressarlos los corsistas ni otros navios de su magestad y puedan entrar libremente en dichos puertos con las calidades següentes:

Lo primero que quales quier bascos que trataren de benir con sus navios, y en ellos las mercaderias referidas a los puertos de Guipuzcoa ante todas cossas ayan de hazer manifestacion y registro ante el juez que su magestad hordenare de los navios que assi han de benir y de que porte seran y que toneladas de dichas mercaderias traeran en ellos y ayan de dar fianças bastantes de benir en derecha a dichos puertos y no a otras algunas, so pena de docientos ducados en plata de cada cien toneladas, para su Magestad.

Que se aya de señalar y assentar el tiempo para quando los dichos bascos se han de obligar a benir con los dichos sus navios y en ellos dichos bastimentos, y mercaderias, a los puertos de Guipuzcoa, y que en defectto pasado el dicho tiempo se executara la sobredicha pena.

Que los passaportes que se dieren a los dichos bascos para venir con dichos sus navios a los puertos de Guipuzcoa, no balgan para mas tiempo que el limitado que se les pussiere en ellos, segun las partes de donde hubieren de navegar, conforme a los pedimientos que hizieren para cumplir su biaxe y conseguir se passaporte, por heuitar el fraude, de que (so color de los dichos passaportes) puedan los dichos navios yr a otros puertos, que los destinados, librandose de los bajeles de guerra de España. Y lo contenido en este capitulo, y el precedente se ha de entender salvo qualquier casso fortuito de mar que sucediere por el qual no se aya podido conseguir la navegacion de dichos navios en los tiempos senalados y asentados. Porque la intençon no se endereça a poner gravamenes ynpossibles sino a heuitar fraudes.

Que a los navios y baxeles que los de guerra de España toparen en la mar con los dichos passaportes, los capitanes de los tales baxeles de guerra escriban y assienten a las espaldas de los dichos passaportes como y quando, y a donde los toparon con los bastimentos con que (conforme a ellos) binieren navegando.

Que los navios que navegaren con los sobre dichos bastimentos y mercaderias, y fueren topados por los de guerra de España sin los dichos passaportes, sean tomados y apressados como otros quales quier navios de enemigos que de una vez, ni juntos no puedan entrar de dichos navios en dichos puertos de Guipuzcoa y cada uno de ellos, mas de seis en casso que el temporal no los obligue a entrar en mas numero, y que como entraren, se les bayan quitando belas artilleria y armas que truxeren y se pongan guardias de españoles, y luego y sin dilacion se despache la gente françessa que biniere en dichos navios para sus tierras, menos algunos doce hombres de cada navio para descargarle, y estos tanvien vuelvan a sus cassas acavada la descarga eçpto el maestre, o la perssona que cuidare de la mercaderia. Y con estas calidades se les dara por el tal juez passaporte conforme.

Con lo qual sienten que no ay ynconveniente alguno en lo de susso referido sino muchas conveniençias al servicio de su magestad y a la conservaçon de esta frontera y sus plaças y puertos, por las razones que de parte de esta provinçia estan repressentadas y se leyeron en esta junta, y las mismas se buelven a repressentar, suplicando a su magestad se sirva de conçeder a la provinçia la permission que queda referida, porque una de las razones exençiales para las conveniençias dichas es el que biniendo dichos navios en derechura a los puertos de Guipuzcoa, ella y Castilla, Aragon, y Navarra se proveeran del bacallao a mas acomodados y moderados precios, en conoçida hutilidad comun.

(MARGEN: Prossiguiese las preguntas) Si entre las dos Provincias ay alguna permission de comercio para bastimentos, u otras cossas, y con que horden se ha introduçido, y si convendra que se continue, y amplie y en que forma, y si sera hutil para mover los animos de la provinçia de Labort = a esto respondieron los dichos procuradores junteros, y cada uno de ellos huniformes y sin discrepar ninguno, que ay diverssas çedulas de su Magestad, y sus Reales progenitores y otros papeles, de que resulta, que en diverssos tiempos de guerra biva ha havido entre esta provinçia, y la de Labort la comunicacion correspondencia, y trato que aora se pretende, como constara por los dichos papeles, que los llevo don Juan Hurtado de Mendoza para exhibirlos. Y en quanto a la conveniençia de que esto se continue y amplie y la

forma en que ha de ser, queda respondido de suso.

(MARGEN: Pregunta) Si se ha reconocido o reconoçe que los de la Provincia de Labort quieren o dessean tener correspondencia y trato con los de esta Provincia de Guipuzcoa y bendran en lo que ella pide. Y porque caussas y razones = assi bien respondieron a esto, debaxo de la misma huniformidad, y sin discrepacion alguna que los bascos en diverssas oçassiones han llegado a pretender la comunicacion y correspondencia referida, con los de Guipuzcoa, como por lo pasado y dado algunas cartas de sus villas y lugares, y la permission que tienen de su Rey para ello dando a entender que alcançaran todos los demas permisos que convinieren a la materia cuyas conveniençias estan referidas y expressadas arriba y las que resultan a las de la dicha provinçia de Labort se ynfieren del despacho de su hazienda y lo mucho que dessean esta comunicacion.

(MARGEN: Pregunta) Si con la benida de los navios de Labort con bacallao a los puertos de la villa de San Sevastian y los Passajes, y otros de Guipuzcoa, se puede temer alguna ynbasion o se puede asegurar con las prevenciones que de suso quedan referidas = a lo qual los dichos procuradores junteros general y particular y huniformemente dixeron que con las calidades que de suso se cautelan y assientan, sienten no podra haver peligro ni riesgo con la benida de los navios de los bascos a los puertos de Guipuzcoa y se consigue el serviçio de su Magestad y hutilidad de estos sus reinos.

Documento nº13

Decreto de las Juntas Generales de 1645, celebradas en Getaria, otorgando la preferencia de carga a los navíos naturales sobre los extranjeros, sobre todo en la navegación hacia Andalucía (1645)

(A.G.G.-G.A.O., R.26)

Este dia Martin de Egoavil vezino de la villa de San Sebastian y de la de Andoain y alcalde hordinario de ella y su procurador juntero pressento una peticion, en que, en sustancia reclama de que en contravencion de las leyes, y pragmaticas de estos reinos los cargadores de esta provincia cargan sus mercaderias para La Andalucia y otras partes, en navios de extranjeros, aviendolos muy suficientes de los naturales de la misma Provincia y siendo estos preferidos y privilegiados de que se siguen daños muy conssiderables a los dichos naturales dueños de navios y al servicio de su Magestad por atrassarse el cursso y exerçio de gente de mar, a cuyo remedio suplica a la Provincia y se sirva de ocurrir por la via que mas comumente le pareciere = Y leida y vista la dicha peticion; y conferido sobre ella: La junta (atendiendo a que la materia que refiere es de mucho beneficio y conveniencia de esta Provincia y sus naturales) acordo, hordeno y mando, que todos los alcaldes de las villas de los puertos maritimos de ella no conssientan que ningun vajel, ni pinaza pueda llevar ningun genero de fierro, ni mercaderias a bordo de ningun navio extranjero, en casso que aya otros de naturales, que quieran consserguir el mismo viaje= y porque antes de hagora se ha experimentado, que por la poca asistencia que tienen los dichos naturales por inteligencia de los extranjeros conviniendose con los mercaderes que cargan en esta Provincia por oposicion que han querido hazer los dichos naturales, para ser preferidos en la carga, por no ser convencidos los dichos extranjeros, alguna vez ha sucedido, salir del puerto del Passaje navio de extranjero vacio, y hazer escala en otros puertos a donde los dichos cargadores le remitieron en pinazas toda la carga necessaria y se esto se hiziesse adelante, no serian, con esta cautela, preferidos los naturales: se execute lo contenido en este decreto, y se de por capitulo de ynstrucion al hagente de esta Provincia en corte para que procure sacar nuevo despacho mas apretado y con mayores penas en esta razon.

Documento nº14

Licencia real para la introducción de un valor de 1.100.000 ducados de plata en mercancías de contrabando (1653)

(A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2ª serie, leg.139)

El Rey. Por quanto habiendo mandado al capitan don Simon Suarez por cedula mia despachada en veinte y dos de abril passado de este año refrendada de don Fernando Ruiz de Contreras de los mis consejos de guerra y Indias mi Secretario de Estado, fuese a San Sebastian y otras partes a tratar con algunas perssonas de la venta de algunas permissiones de mercaderias de contrabando en cuyo cumplimiento ha ajustado con Juan Diaz Sanchez vecino de la çiudad de Bayona en el reyno de Françia liçencia para introducir en [estos] reynos del de Françia haçiendas de contrabando de un millon y çien mill ducados de plata pagando a rraçon de diez por çiento para entregandosele los despachos necessarios para su yntroduçion dende un mes del ajustamiento con las calidades y condiçiones que abaxo se diran, que son a la letra como se siguen:

1. Que se le ha de despachar çedula de permission en su caveça para traer a los puertos de San Sebastian, Bilbao y Castro y para poder passar por los dos puertos secos de tierra Irun y Fuenterrabia desde Bayona y Tolossa de Françia en requas de françeses, navarros o gascones todo genero de mercaderias y frutos de Françia hasta en la cantidad del dicho millon y çien mill ducados y yntroduçirlas en estos reynos conçeidiendosele para poderlo hacer termino de año y medio, plazo que ha de correr desde el dia en que se le entregare en San Sebastian la çedula de permission despachada en toda forma, y si antes de este plaço hubiere accavado de yntroduçir la cantidad que le toca quedara consumido el permissio para que no pueda usar mas de el, ni yntroduçir otra cossa en su virtud.

2. Que haya de poder traer las mercaderias y frutos en vaxeles de amigos y confederados de mi Real Corona y de françeses con que estos hayan de venir en forma mercantil sin mas armas ni gente que la preçissa a esta correspondençia, y que solo puedan entrar quatro juntos en cada puerto, y en estos mismos navios ha de poder retornar los frutos de Hespaña y remitirlos derechamente a Françia, por con calidad de quedar excluydos navios de Portugal por que de estos no ha de poder entrar ninguno en los puertos referidos ni venir marinados con gente de esta naçion los que trujeren las mercaderias aunque sean de los que se permiten.

3. Que ha de poder sacar la misma cantidad de un millon y çien mill ducados de que se le da permission y en el plaço de año y medio que para ella se señala en retorno de las mercaderias que assi truxere, todos y quales quier frutos que se coxen en mis reynos y se benden assi de mercaderias como de lanas y paños y todo lo demas sin reservar ninguno, y tambien se le ha de permitir sacar de frutos de Indias que estuvieren en mis reynos los quales se entienda han de ser grana, anil, cochinilla, lana de bicuña, ajengibre, palo y todos los demas generos que bienen de las dichas Indias, ecepto oro, plata, perlas y piedras preçiosas, manifestando lo que sacare ante los jueçes y veedores del Almirantazgo para que se reconozca que es equibalente al valor de las permissiones, haciendose assi en su caveza,

como de las perssonas en quien hiçiere çessiones en tiempo anteçediendo manifestarlas a los veedores veinte o treinta dias antes que lleguen los vaxeles o requas, los quales regularan el valor de los dichos frutos aforandolos como se acostumbra, y la saca ha de ser por los çinco puertos que van expressados en el capitulo anteçedente.

4. Que si suçediere que los navios y requas que biniesen con haçienda de esta permission por los çinco puertos moxados y secos referidos no tubieren comodidad de cargar el buque de cada uno de los navios ni las requas de los frutos de la tierra y de Indias que se han dicho, se hayan de poder bolber cargados o baçios en todo o en parte sin que por ello tengan pena alguna, y para esto se le ha de dar las cedulas y despachos que pidiere particularmente de los veedores del Almirantazgo y pasaportes de los generales de mar y tierra siempre que los pida en virtud de este capitulo, declarando no se les haga mal passaxe ni se les moleste ni embargo por raçon de traer las dichas mercaderias los navios y requas, ni por sacar los frutos de permission assi de venida a Hespaña como de buelta y que les hayan de dexar navegar por mar y caminar por tierra libremente con fee de esta capitulo o copia del permissio, dado lo uno y lo otro por el veedor del Almirantazgo de los dichos puertos autoriçada de escrivano.

5. Que ha de poder zeder y traspassar la permission en una o mas perssonas que quisiere toda la cantidad o parte de ella que tubiere por bien, como la tal perssona en quien hiçiere el passo no sea de las prohibidas de transitar en estos reynos y con calidad que las dichas zessiones y traspastos que hiçiere an de ser ante el veedor del Almirantazgo de uno de los tres puertos de mar y dos de tierra que se señalan para la yntroduçion y manifestandolos al dicho veedor o a la perssona que tubiere a su cargo el contravando veinte o treinta dias antes que lleguen los vaxeles en que binieren las mercaderias a puerto, o las requas, o lo antes que le pareçiere, pero no ha de dar esta notiçia en menos plazo de los dichos veinte o treinta dias y con esta condizion que preçissamente se ha de cumplir, han de goçar las perssonas en quienes hiçiere los traspastos de todo lo que se le conçeде en el permissio segun y como si su nombre fuera expressado y comprehendido en el.

6. Y por que respeto de las guerras correrian riesgo las mercaderias y frutos si se dixese en los conoçimientos que se llevan a bordo de los vaxeles y con las requas ser perteneçientes a hespañoles encontrandolos quales quier enemigos para preserbarlos de el se le ha de permitir que en los conoçimientos vaya la consignaçion a sus correspondientes y que en ellos se diga que ban por su quenta y riesgo, porque de otra manera seria notable el peligro por las raçones referidas y habra de preçeder dar quenta a los veedores de este genero de conoçimientos veinte o treinta diasantes que lleguen las requas o vaxeles y tambien los que hubieren de llevar los que salieren con frutos y se le ha de permitir y a sus cessionarios se correspondan en Françia en lo tocante a permisos y no mas.

7. Luego que lleguen los vaxeles a qualquiera de los tres puertos referidos los veedores del Almirantazgo han de vissitarlos con cuya intervencion y liçençia se ha de haçer la descarga y no de otra manera, y se ha de ber y reconoçer por ellos en las aduanas o parte a donde se acostumbrare donde no las hubiere y el an-(ILEGIBLE)-o, afuero y ajustamiento de los fardos, pacas, toneles y [d]emas mercaderias que se yntroduxeren en virtud del permissio se ha de haçer por los mismos veedores del contrabando todo ante escrivano, obrando cada uno

en su puerto y distrito lo que le tocara segun ba declarado, y la misma orden y forma se ha de tener en lo que se yntroduxere por los dos puertos secos de Irun y Fuenterrabia, y lo que en esta forma entrare, se baluare y aneare por quenta del dicho permisso se pueda yntroduçirla tierra adentro con despachos autenticos de los veedores y benderse libremente con guia de los permisionarios o de quien tubiere su poder sin que se les obste ninguna pragmatica, Cédulas Reales o leyes en contrario que se han de derogar en los permisos como es extilo.

8. Que si suçediere que en alguno de los vaxeles que trujeren dicha ropa de permission binieren mercaderias para mas de un puerto de los tres que se señalan, podran descargar en cada uno lo que para el biniere consignado preçediendo las vissitas de los veedores del almirantazgo y los manifiestos y licençias suyas para la descarga que se an prevenido y llevar los despachos del veedor del puerto a donde entraren primero los vaxeles de lo que passa al otro, que ha de conformar con la carga y consignaçiones, para que junto con façilitarse la yntroduçion se cautele lo neçessario sobre excussar perjuçios.

9. Y porque no es factible ajustar liquidamente el valor de las mercaderias que se truxeren de Francia a lo limitado de lo que monta la permission por la diferencia de preçios que hay en Françia a los que corren en Hespaña, y porque sacandose de diferentes lugares de aquel reyno no puede estar tan ajustado entre los correspondientes de el lo que cada una ha embiado, si trujera algunas mas mercaderias del que monta dicho permisso como no exçeda de a razon de diez por çiento de lo que ymporta y constando de los manifiestos (hechos en tiempo) de venir por quentta de dichas permissiones se la han de admitir pagando a respeto de diez por çiento en plata.

10. Porque una de las cosas mas esençiales para la conservaçion del comerçio en que es tan ynteresado mi Real serviçio es que se excussen molestias y que los ministros a quien no toca la materia del contrabando no se entrometan en ello, es condicion que esta permission y ropa que se introduxere en virtud de ella, ni en los vaxeles y requas que los trajeren ni en los libros de sobordo, conocimientos de cargazon y testimonios, ni en las demas cossas pertenecientes a las dichas mercaderias ni en quales quier ynçidençias y dependençias de esta permission no se ha de poder entrometer directa ni yndirecta ninguna perssona ni ministro mio de qualquier calidad y condicion que ssea, ni por raçon de la guerra, ni por otro pretexto alguno, ni las galeras, Armada del Oceano, la de Flandes, esquadras de ellas, vaxeles de corsistas de Hespaña y de los estados de Flandes, y se ha de declarar que los generales, cavos o capitanes a cuyo cargo fueren no an de haçer vejaçion a los navios que encontraren con mercaderias que binieren de Françia en virtud de esta permission con traslado de ello por copia de ella autentica con autoridad de uno de los Veedores de contrabando de los puertos señalados ni quando buelban con frutos de la tierra de retorno o baçios siendo los vaxeles en los que hayan venido dichas mercaderias pertenecientes al permisso ni conoçer de caussa que q esto toque, sino los Veedores de contrabando a quien privativamente toca a esto por cédulas reales, y en expeçial por el mismo permiso de baxo de cuya jurisdiccion y proteçion ha de estar assi el permisionario como las haziendas, vaxeles y requas en que binieren, y que assi mismo biniendo como yendo navegando estos navios a ampararse de malos tiempos o enemigos o necessidad de vastimentos ningun ministro mio los pueda molestar sino que libremente los dexen navegar y ampararse donde llegaren y

tomar por su dinero los refrescos y mantenimientos que hubieren menester, dexandolos entrar libremente.

11. *Que de los generos de mercaderias que binieren de Françia por virtud de este permiso y en la cantidad de ellas y los frutos y mercaderias que se sacaren de estos reynos assi de ellos como de los de Indias que se an señalado demas del diez por çiento que ofreçe por raçon de este permiso, ha de pagar los derechos que hasta aqui han tenido, pero si se aumentaren algunos por raçon de esta permission no se devan ni hayan de pagar de lo perteneciente a ella, assi al tiempo de yntroducir lo que biniere de Françia como lo que se sacare de estos reynos en el plaço del año y medio que ba señalado, aunque el ymponer los tales derechos suçeda por ajustarse pazes entre mi Real Corona y la del Rey Christianissimo, y es declaraçion que los permisos se han de dar libres de media annata por que de ningunos de esta calidad se ha pagado hasta hoy y todos han tenido esta relevaçion por conçeccion expeçial como para esto se ha de conzeder.*

12. *La paga de lo que ymporta el diez por ciento por razon del permiso se ha de haçer por terçias partes y en estos plazos, la primera paga en contado entregandole la çedula de permission despachada en toda forma, la segunda paga a dos meses de la primera, la terçera a tres meses despues de las dos, y todo lo que esto ymportare lo pagara y entregara en San Sebastian a la perssona que yo mandare y ha de ser bastante recado tomar carta de pago ante escrivano y con la intervencion del ministro que se señalare para las pagas de los dos segundos plaços, y que se le pueda entregar el permiso se obligara y dara fianças legas, llanas y abonadas a satisfaçion de uno de los Veedores de los puertos de San Sebastian y Bilbao o de la justiçia ordinaria de qualquiera de estos lugares segun lo que en cada parte se hubiere de afianzar.*

13. *Que todo lo que no biniere en conformidad y observancia de los capitulos que aqui van expressados y cumpliendo con la forma y requisitos de ellos, queda suxeto a las ordenes y prohibiçiones del contravando los quales quedan en su fuerça y vigor para todo lo que no ba dispensado y expressado en ellos.*

Por tanto aprovando como en virtud de la pressente apruevo las condiçiones arriba referidas doy licençia y permission al dicho Juan Diaz Sanchez para que pueda yntroduçir en estos reynos del de Françia un millon y çien mill ducados de plata de mercaderias de contrabando por los puertos de San Sebastian, Vilbao, Castro, Irun y Fuenterrabia en tiempo de año y medio como ba referido no embargante qualesquier zedulas de prohibicion, leyes y pragmatikas que haya en contrario, que para en la cantidad dicha de un millon y cien mill ducados dispensso por esta vez, quedando para en lo demas en su fuerça y bigor, como en ellas se contiene, todo lo qual es mi voluntad se cumpla y execute puntualmente sin hir contra ello en manera alguna, y mando a los mis Veedores del comerçio y contravando de los dichos çinco puertos y a sus subveedores por donde se a de haçer la yntroduçion del dicho un millon y cien mill ducados de plata de mercaderias de Françia que en la baluaçion y tassaçion de ellas y todo lo demas guarden, cumplan y executen lo que se diçe en las condiçiones zitadas en este despacho teniendo la quenta y raçon que conviene para que no haya fraude contra mi Real hacienda y otrossi mando a qualesquier mis capitales generales de mar y tierra que al pressente son y adelante fueren, a los cavos de galeras y vaxeles de guerra, capitanes de

curso de Flandes y Hespaña, jueçes y justiçias, veedores y subveedores de comerçio y contravando, guardas y demas perssonas a quien lo contenido es esta mi cedula toca o tocar puede cumplan y hagan cumplir todas las condiçiones que aqui ban ynsertas sin poner en ello estorbo ni ympedimiento alguno que assi es mi voluntad y de la presente tomara raçon Juan Gonçalez de Zarate, contador de gastos de Justiçia de mi conssexo de Guerra del contrabando y represalias. Dada en Madrid a 12 de jullio de mill y seisçientos y çinquenta y tres años= Yo El Rey.

Por mandado del Rey nuestro señor, don Luis de Oyanguren.

Documento nº15

Informe remitido al rey por el Superintendente Luis de Necolalde favorable a que se perpetuase a los constructores navales guipuzcoano la exención del importe de alcabalas por las naves que vendiesen en Sevilla (1653)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM 1/13/23)

Para ynformar en lo que Vuestra Magestad se sirve mandar en despacho de ocho de este sobre la pretension de la Provinçia de Guipuzcoa de que se le perpetue o prorrogue la merced que obtubo para que los fabricantes de naos de su distrito no pagassen la alcavala de la primera venta y que fabricantes ay al pressente en quien deva recaer esta graçia. Haviendo reconoçido las ordenanças de fabricas y demas papeles de mi ofiçio y los de la veeduria hallo que en tiempo de los señores reyes predecessores de Vuestra Magestad ni en este no a havido numero señalado de perssonas distintas que fabricassen y goçassen de esta merced lo qual generalmente comprenderia entonces a todos los que tubiesen dispusicion de fabricar en Guipuzcoa, donde antiguamente se les haçian de la real hacienda enprestidos sin ynteres en dinero separado para este efecto que se cobrava y restituva a sus plaços de las arcas para bolverlo a emplear en los mismos efectos. Y sea porque falto este medio o por no averse dado satisfaçion a las compras de naos, sueldos de las que sirvieron por embargo y concierto a muchos años que en esta Provinçia dexaron sus naturales de continuar la fabrica y aunque para remedio de los daños de aver çessado de todo punto deseando bolviere a su primer estado Vuestra Magestad en çedulas de 31 de março de 1645 dirigidas a la Provinçia y su corregidor se sirve conceder y al Señorío de Vizcaya y Quatro Villas los arbitrios y comodidades que en su utilidad propusiesen para que con nombre de Provinçia de Cantabria se compusiesse una Squadra que sirviesse en la Armada del mar oceano y navegacion de Yndias no se hallo dispusicion en ninguna de las tres provinçias para la execuçion de esta orden y por las que tubo al mismo tiempo el veedor General Miguel de Necolalde mi padre solo pudo conseguir que personas particulares de comodidad y dueños de montes fabricasen naos y fragattas capaces para las navegaciones de Terranova, andalucia y Yslas ofreçiendoles en nombre de Vuestra Magestad el usso libre en las ventas y poder fabricar con medidas al provecho de comerçiar con que la primera entre cubiertta para lugar la artilleria quedasse en altura y buena porporçion para las ocassiones de pelear y emplearsse de guerra en el serviçio de Vuestra Magestad, yntrouduçiendo por este y otros medios la fabrica de algunas naos del porte y numero que contiene la relaçion ynclussa de los quales an servido algunas para Yndias y otras de guerra como actualmente estan sirviendo en la armada que se halla en la ria de Burdeos siguiendose de ello al bien publico utilidades ajustadas a la real atençion de Vuestra Magestad en conçeder a los fabricantes mercedes que los alientten a aumentar la fabrica y el comerçio que a estado y esta todavia reduçido en benefiçio de los enemigos y neutrales que goçan de las pesquerias, fletes y aprovechamientos que devia quedar en los bassallos de Vuestra Magestad cuya cattolica real perssona guarde Dios como la christiandad a menester. Villa Real 27 de jullio 1653.

Documento nº16

Memorial remitido por Hondarribia a la Provincia oponiéndose a la pervivencia del Tratado de Conversa firmado con Lapurdi (1657)

(A.M.F., A,8,3,6)

Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipuzcoa,

(AL MARGEN= Ynforme de la ciudad de Fuenterravia a la Provincia sobre la Conversa con la provincia de Labort=) Por uno de los decretos de la ultima junta que celebros VS en la Noble y leal villa de Villafranca he llegado a estender (SIC) averme franqueado su gusto y voluntad en que yo ynforme de mi sentir y proponga las razones y fundamentos que se ofrezcan para retirar la invocada concordia de VS^a de la Conversa que va practicando en perjuicio de los reynos de España el labortano, representando al Rey Nuestro Señor (que Dios guarde) los graves inconvenientes que no admitten subsistencia en su Real Confirmacion dada en Madrid a 22 de julio del año de 1653. Y los que se me ocurren para dezir el daño a quien lo pueda y deba remediar son los siguientes=

1. Del catholico zelo de VS^a no hay que dudar pues se lo tiene aprobado por su sello secreto y mano poderosa su Magestad mas que para un honesto comercio, para una concordia y union de voluntad y obras de paz que la mantuviessen y conservassen entre si VS^a y la tierra o provincia de Labort, cubriendo sus nezesidades con la correspondencia de verdadera amistad dentro de sus limites por mar y tierra durante el tiempo del plazer de su Magestad, observandola reciprocamente y sin exçesos de hostilidades, dolos, encubiertas, paliaciones, falacias y engaños que continuassen el rompimiento de esta presumpta concordia en su Real Servicio despues que fuese permittida y confirmada con beneplazito expreso de ambas Magestades Catholica y Christianisima segun el capitulo 12 ultimo de los acuerdos de dicha concordia que mira directamente a la intencion de la referida confirmacion catholica, que pareze no desliza un punto de esta consideracion.

2. Por que en intrinseca y natural inteligencia y significacion lo mismo quiere dezir concordia que dos corazones en uno, un corazon unido, una union uniforme y una unanimidad de firme paz y tranquilidad comun de las dos partes concordantes, sin faloçia, dolo, engaño, ni tergiversacion de una llaneza de hermandad acordada fuera de toda maliçia y astucia perjudicial a la Religion y corona del confirmante, que selló y firmó su corazon para la dicha concordia, con precepto de averse de observar ansi reciprocamente. Y de no lo hazer y cumplir alguno de los concordantes es visto aver discordado y quebrado del todo con lo acordado= Dase fuerza a esta a esta juridica doctrina por el texto sagrado del capitulo 34 de Genesis, para el proposito, aunque en caso diverso y phatal por el rapto y violenta oppresion de la virginidad de Dina, hija del patriarcha Jacob y hermana uterina de Simeon y Lebi, que queriendole soldar (SIC) y remediar el principe Sichem, hijo de Hemor Herreo, ajusto con sano y enamorado corazon la concordia de la utilidad comun de su reyno con la de la casa de Jacob convirtiendose padre y hijo y toda la tierra de Sichem a la observancia de la ycircunseccion, que profesaban por ley de Dios acob y los suyos, para casarse el ynclito Sichem con Dina, y de la misma manera en adelante los demas subditos y

vasallos de este príncipe con la hebreas y los hebreos con la sichimitas, de forma que ambos pueblos de este modo concorde posseiessen toda la tierra de una y otra parte y gozassen los bienes y frutos de ella y comerciassen como si fueran un mismo pueblo en religion y corona. Y si bien con toda buena fee Sichem y su padre assentaron estos capitulos de concordia y union, rompieron con ellos y su concordata y enlazamiento los hijos de Jacob principalmente Simeon y Lebi, en cuyos corazones nunca faltó la falaçia y dolo de la contrata de esta concordia para effectuar la venganza del stupro de su hermana, como lo hizieron degollando a dicho príncipe y a todo sichimita varon, y asolada la corte de Sichem a saco franco por todos los hermano jacobitas fueron llevada captivas las mugeres y sus criaturas. En lo qual nos enseña el sagrado texto que hubo animo effectivo y effectuado de concordia indubitable de parte de los sichimitas y de dolosa y dañosa conversa por la de los hijos de Jacob, si bien el mismo patriarca y los principes Hemor y su hijo Sichem confirmaron por concordia y unanimidad lo tratado y capitulado por todos.

3. Ablando con todo reverente acatamiento no pueden las Magestades Chatolica y Christianissima segun derecho divino y canonico, ni les es honesto conforme el comun y leyes de sus reynos otorgar pacto de concordia ilicita, dañosa y defforme a la Religion y conservacion de sus Coronas, ni conçeder el bien que le pueda produzir el mal que siempre procuran evitar y excusar, y solo pueden intentar venger con el bien el mal, mas no hazer el beneficio que oculte el maleficio. En que debe aver reparado el Christianissimo de Françia, pues en dicha concordata, no pareze su Real Confirmaçion, avia de andar junta con la Catholica.

4. Y assi el labortano llama conversa, a la Guipuzcoana concordia: haziendo en alguna manera yrrisible la candida y catholica conçesion de España, sin poder disimular la embozada intençion de adulterarla con su avariçia y codicioso interes de sacar y participarle de España con introduccion de agenos y hereticos frutos (que su Magestad Catholica declara de contravando) que no produze ni fabrica Labort; porque de si y en si careze de todo, salvo de brea en Cabreton tierra adherida a Labort cosa bien digna al decoro de VS^a y de su estimaçion, el dar audiençia tal pacto a Labortanos incapazes de frutos naturales e yndustriales en su tierra y pays para la sustentacion humana, sino se los venden, y ellos los compran de tierras extrañas, de Françia y de los demas reynos heresiarchas enemigos profesos de la Corona Catholica por dessustançiar y enerbarla, siendo ansi que VS^a, del reyno de Françia y de los otros forasteros no nezessita para mantenerse de cosa que no se la puedan dar los de Castilla a precios acomodados y libres: porque el retorno que de dentro de España, sino es de brea, alquitran, cordaje, velas, tablas de pino y otros pertrechos y aprestos de nabios comerciales y de guerra: los quales, como los granos de bastimento se podian conçertar con reynos o provincias confederadas o enemigas que con permission comodamente los dan de primera venta; y no con los Labortanos revendedores de lo ageno: que para si y para los primeros vendedores sacan por reventa carissimo el preçio de plata y oro mas que de frutos de la tierra de VS^a con destruccion de ella y de las cosechas y herrerias de los naturales y de todo el Reyno haziendose puente del thesoro de las Yndias con titulo y pretexto de conversa, que es lo mismo que conversaçion y participacion de todos los bienes de VS^a franqueados por naturaleza y por su Rey y señor natural, quedando siempre permanente la guerra sin speranza de paz por tales medios; sino es con decaymiento o subjeçion de una de las dos partes, de la manera del trato que se tiene de parlamentar con

una plaza sitiada o asediada.

5. *Esta pernçiosa conversa o conversaçion parece fue inventada e introduzida de la mayor astuçia del enemigo de Dios y de todo el genero humano en su primer asiento, genesis capitulo 3, contra el segun entrando atrevido el enemigo a poner en question conversable la yntençion de la Ley Divina y preçepto prohibitorio del gozamiento natural del fructo del Bien y del mal con la bondad de nuestra primera madre, pudo tanto con este parlamento, platica y conversaçion ponzoñosa que dio al traste con la ley y amistad de Dios y con el bien del hombre, haziendo partiçipar a nuestros primeros padres el tacto del contravando con paliados presuppuestos de mejoría: que ya me los entiende VS^a.*

6. *Haze pues esta Conversa tan ponderoso daño, como se ha considerado aver cargado sobre el genero humano, por partiçipar de una sonroseada y alagueña amistad introduzida del enemigo mortal de la verdadera obediencial (SIC) para que se persuada cada qual, que el amigo de nuestro enemigo no es nuestro amigo, y en effecto está expuesto a caer en la indignaçion de Dios y del Rey. Grande sera que los ençierra y publica la sagrada escriptura, y mas al proposito Josaphat rey de Juda y Jerusalem pueblo de Dios en el capitulo 19 al principio y en el 20 al fin del libro 2 del Paralipomenon nos refiere dos accaezimientos suyos: El primero fue que por la parentela de afinidad y amistad que contraxo con el ympio y pessimo Açhab rey de Ysrael (y Açhab transformado de su traje en otro) como lo hizo con experimentado riesgo de perder la vida en la guerra contra el rey de Syria en cuya batalla perezio chab herido de una saeta perdida y aventurada desde el pueblo al vuelo arrojada. Y aviendo (acabada la pugna) vuelto Josaphat paçifico a Jerusalem saliendole al encuentro el propheta Jehu hijo de Hanani, le dijo, por quanto socorres y favorezes al ympio y te conçilias en amistad con los que aborrezan al Señor merezias su yra y la pena de su indignaçion si no se hallara y luziera en ti la buena obra de aver quitado de la tierra de Juda las emboscadas obscuridades y sombras espesas que tenian opprimida su luz, y de aver preparado tu corazon al concordia y amistad de tu Dios y Señor. Y el segundo es que despues de aver favorezido el señor a Josaphat y su pueblo ordenando que los amonitas y moabitas y los syrios habitadores del Monte Seir (que intentaban el deguello y destruçion del Pueblo de Dios) se arrasassen entre si sin que quedasse que contemplando la suerte de su vida pudiesse contar la tragedia de la disposiçion y voluntad divina, entro Josaphat en amistad con el maligno Ochozia rey de Ysrael y hizo pacto de conversar, participe de sus ympiissimas obras y tratos por mar, fabricando y armando nabios y apprestando armadas en Asiongaber para comerçiar y nabegar a Tarsis. Y por esta mala confederaçion contrahida con el enemigo del Pueblo de dios destruyó su Divina Magestad todo lo obrado por Josaphat, y hechos pedazos y añicos sus galeones y armadas se las echo a pique y desvanezio del todo su perversa conversa como se lo prophetizo Eliezer hijo de Dodau.*

7. *Diraseme que en la nezesidad mayormente de bastimentos no solo es bueno pero preçiso procurar haber la salud de nuestra conservaçion de los mismos enemigos y aun de aquellos que nos aborrezan. Yo respondo con otro caso de la mesma Sagrada Escripura, capitulo 6, libro 4 de los Reyes, donde parece: Que el rey de Syria tenia guerra con el de Ysrael, y porque a este el propheta Eliseo por divina Providencia manifesto las azechanzas y zelada prevenidas del de Syria en su Consejo secreto, fue luego sitiado Eliseo en la çiudad de Dotham para ser preso de los Syrios. Y ellos zegados de Dios a ruego del sancto fueron*

llebados adentro de la çiudad de Samaria corte del rey de Ysrael, donde a la misma interçession aviendoles diso restituydo la vista sirvieron sujetos al cuchillo del rey de Ysrael, el qual con intençion de descargar su golpe en ellos preguntó al propheta si los degollaria y acabaria con ellos? Y siendole respondido que no los aviendo captivado su Magestad por fuerza de armas ni por industria belica debia cambiar el deguello en merced de banquetearlos dandoles de comer y beber y embiarlos a su señor, como en effecto lo hizo y cumplio ansi vençiendo con el bien el mal de tanta pena y cuydado con la largueza de bastimentos que dio a sus propios enemigos. Y que resultó de tan magnifico beneficio? La mayor hostilidad que pudo hazer Benadad rey de Syria, que juntando todo el poder de sus armas fue en persona a Samaria y viendola poco abastezida la assedio el ingrato por hambre en tanto tiempo que forzó a los absidiados a estimar para su sustento en ochenta argenteos la cabeza de un jumento y en çinco argenteos dos puñados (y aun menos) de estiercol de palomas, hasta que ya las mugeres yegando a la postrema inhumanidad comian cozidos los hijos de sus propias entrañas. Y si bien (segun el texto sagrado del capitulo 7 del mismo libro) llebó esta malbada correspondençia del Rey de Syro su castigo merezido por justiçia del Altisimo, es de advertir y notar que por grandes benefiçios, carizias y comodidades que haga qualquiera a sus enemigos, tanto mayores infortunios, desdichas y calamidades va solliçitando, zanjando y labrando para su propria ruyna y assolaçion y que en conclusion es nezzessario echarlos de si de todo punto y embiarlos a su señor.

8. En orden a la misma consideraçion de quan detestable y condemnada sea la congregaçion, alianza y subjeçion de los catholicos a la siempre dolosa disposiçion de los enemigos propios y mayormente de los de la Religion, se me ha de permitir lizençia de relatar otro caso para que caminemos al proposito del presente por el camino real de la Sagrada Historia, capitulo 1, libro 1 Machabeorum, donde se advierte: que despues del fallezimiento de Alexandro Magno el primero que reyno en Greçia y sujeto a su ymperio a Dario rey de los persas y medos y a los reyes de las naçiones del orbe, y el que en vida rezelandose de la muerte dividio sus reynos en algunos nobles criados paniagoados suyos y de la lechigada de su niñez y mozedad, el año de çiento y treinta y siete del reynado de los griegos suscitó de estos la malbada y destruydora rayz del Pueblo de Dios y de su ley, el ylustre Antiocho hijo del rey Antiocho, que en rehenes estuvo prisionero de los romanos en Roma, y en su tiempo algunos del mismo natural y malevola inclinaçion del Pueblo ysraelitico salieron a persuadir a muchos de la religion Divina diziendo: vamos a la naziones çircunvezinas y dispongamos con aquellas gentes scriptura de tales capitulaciones que nos conserven, por que no hay mal que no nos aya sobrevenido desde que nos apartamos de ellos. Y pareziendoles de buena conviniencia esta proporçion destinaron y diputaron algunos embajadores del Pueblo, y aviendo llevado al rey Antiocho la embajada accordada (o desaccordadas) les conçeديو la potestad real de hazer justiçia y juzgar a las gentes de su dominio conforme las leyes de su Corona en Jerusalem. De esta medrosa politica de los reprobos de la ley de Dios en su pueblo resultó la ymponderable ruigna, robo, dessolaçion y inçendio de la grandiosissima çiudad de Jerusalem y de todo su señorio en lo divino y humano; hasta que en Mathathias padre de Judas Machabeo retrahido a la çiudad de Medin y de alli al desierto infundio Nuestro Señor si divino spiritu para la venganza contra los tales conversantes para la satisfaçion de tanto estrago, mortandad, robo y eversion de sangre y fuego, y para la restauraçion de las quiebras de la Religion y ley de Dios y recuperaçion del estdo de la Republica y de su Pueblo dolosamente ultrajado, abasallado y perdido en vil

servidumbre del gentilismo por Antiocho y sus comissarios.

9. *En estos y otros innumerables ecçesos se debio de aver fundado la yglesia de dios en ordenar y mandar por su derecho canonico y specialmente por el capitulo Ad Abolendam 9 & Statuimus y el capitulo Excommunicamus 13 & Moneantur de heretiçis, que ningun prinçipe, ni potestad alguna la pudiesse tener ni exerçer en sus tierras y señorios sin que primero jurasse solemnemente que defenderia y defendera fiel y efficazmente la yglesia christiana contra los herejes y sus complizes y fautores, desterrandolos de su jurisdiccion so las penas tremendas alli constituydas.*

10. *Y una de las defensas de la Christiandad es no transportar al enemigo armas, fierro, nabios (ni enseñarselos hazer) ni otros instrumentos ni industrias belicas, consejos, auxilios, ni otras fuerzas de bastimentos, muniçiones, cavallos, mercançias, oro, plata, ni otr metal, con que haziendole no solo ygoal pero superior a nosotros en la guerra nos acabe y consuma como lo tiene prevenido el mismo derecho canonico en el capitulo Ita quorundam 6 y en el capitulo Ad liberandum 17 De iudeis eta sarraçenis, con grabissimas penas y censuras, reservando a la Sede Apostolica su absoluçion, y con pretexto de que se publiquen amenudo solemnemente por las yglesias de las çiudades y lugares maritimos contra los transgresores de esta prohibiçion. Lo qual confirma, corrobora ya para mas el papa Clemente 5º en su extravagante: Multa mentis a maritudine, de las comunes en el titulo: De iudeis.*

11. *Y dexando aparte lo extenso del derecho comun y aucthores, prohiben lo mismo ajustandose con el derecho canonico las leyes y ordenanzas del reyno confirmando sus penas y adelantando la capital con califiçacion de trayçion a Dios y al Rey y con titulo de malos christianos, assi lo decleran la ley 38, titulo 10, parte 1, ley 4, titulo 21, parte 4, ley 22, titulo 5, parte 5, la ley 4 final, titulo 12 final del libro 1 de las ordenanzas reales de Castilla, con la ley (ILEGIBLE), titulo 2, libro 8 de la Nueva Recopilacion.*

12. *De todo lo qual se saca por conclusion legitima y evidente que los que en algunas de las maneras referidas, y por tanto [de] derecho divino y humano prohibidas, ayudaren, auxiliaren o aconsejaren a los enemigos de dios y del Rey deben ser juzgados y habidos por del mismo linaje, secta, infidelidad y raza que los tales enemigos aconsejados, auxiliados y ayudados. Y siendo assi patente y manifiesta que es mas assitir y ayudar al enemigo con las fuerzas nezesarias para hazernos hostilidad, que pasar un hombre (que llamamos transfuga) al campo contrario para con su persona sola assistirles, y a este se le castiga capitalmente aun en el intento, pensamiento y determinacion, aunque no aya pasado Legem desertorem & sed is qui volens ffedere militari, segun que se executa en los juiçios militares, por que en semejante atrocidad de crimenes y delitos el intento mereze pena de muerte Legem si quis non dicam rapere, c. del pisc. de lex. Con que tan mayor rrazon se tendran por enemigos los transgresores de ls dichas prohibiçiones y seran merezedores de penas mas orribles.*

13. *Y en efecto aun en tiempo de paz los señores reyes y reynos de España por sus pragmaticas sançiones y leyes en cortes tienen prohibido sacar fuera de ellos qualquiera de las cosas repetidas, como otros qualquier genero de aparejo, con que se pueda hazer guerra, encargando y mandando a todas las justiçias ordinarias y a los alcaldes de sacas el proçedimiento y la execuçion y cumplimiento de ello segun las penas stablezidas aunque no*

se aya sacado lo prohibido, con que clara y conozidamente se sepa que lo tienen dentro de las doze leguas para llevar y transportar, aguardando tiempo de hazerlo así a su salvo como lo expresa la ley 48 y todo el título 18, libro 6 de la Nueva Recopilación y lo mismo en razón de todo lo prohibido meter en estos reynos desde la ley 52 hasta el fin del dicho título. Y en quanto a lo lizito y permitido entrar y el cambio y retorno de ello a reynos extraños se pone la forma a los hombres conversantes de negocios mercantiles con tanta delicadeza y puntualidad en la ley 10, título 18, libro 5 de la misma recopilación, que de no observarse quiebran los intereses, peligran los sujetos y aventurando la reputación de la intercesión, autoridad y conveniencias de la conservación de VS^a, ruedan con todo debaxo de la regia potestad y mano de su punición y castigo.

14. Por que es tan sensible la saca de oro o plata de España de qualquiera manera que no quiere la ley 1, título 18, libro 6 de la dicha recopilación valgan la provision o mandamiento de su Magestad ni la costumbre en contrario en estas razones, ibi= Y mandamos que las penas contenidas en esta ley hayan lugar contra los que sacaren dicho oro o plata en plata labrada o baxilla o en otra manera alguna no embargante qualquier carta o mandamiento o costumbre que en contrario de esto haya o pueda haber canos (SIC) por la presente lo revocamos y damos por ninguno y mandamos que no se guarde.

15. Y pues en contravençion de esta y demas leyes, derecho y ordenanzas (por la esterilidad de la tierra y nezesidad de mantenerse) usando de su piadosa grandeza el Rey Nuestro Señor hizo merced a VS^a del permiso de bastimentarse por mar y tierra de qualquier reyno y region, retornando la mitad del preçio en frutos propios y reyniculos, y la otra mitad en moneda, de qué ha servido y sirve demas a mas la Conversa? De lo que se ha declarado y adelante se dira.

16. El presupuesto de la conveniència del Real Servicio propuesto a su Magestad por el capitán general don diego de Cardenas fue aver ajustado entre VS^a y la provincia de Labort en Françia una concordia tal que de una ni otra parte por tierra ni por mar se hiziessen hostilidades y se assiessien con los frutos que huviessen menester. Sobre lo qual cayó la confirmacion real durante la voluntad del Principe, con calidad de que se tuviesse particular cuydado en no hazer exceso, ni introducir mercaderias de contravando en virtud de dicha concordia.

17. Lo cierto es que la intençion de su Magestad con la de VS^a seria y fue de assentar una concordia tan ajustada a la paz y union suya con Labort que no huviessse diferençia alguna privativamente entre ambas en medio de la ardiente guerra de España y Françia, de modo que para esta frontera quedasse establezida una verdadera y firme paz, para descuydar las coronas de ambos señores reyes de sus cuydados sin rezelo de hostilidad, inquietud, ni daño, que para la paz universal en ella huviessse mas que negociar por que de otra manera el Christianissimo descuydando así por conversa al Catholico y mejorando su proprio partido en Flandes y otras partes de los señorios de España, podria despues hazer recurso al hallanamiento de esta frontera y de las demas que juzgasse de mayor conveniència y utilidad de su corona, quando la española estuviesse mas apurada, fatigada, divertida y embebezida en castigar los enemigos y rebeldes de ella, con que se desesperaba la paz.

18. No esta el daño en que VS^a procurasse un bien tan deseado para su comun quietud, sosiego, y utilidad dexandose llebar de la llaneza y suma bondad de su nobleza a la obligacion de dar grata audiència a la proposiçion de la adherençia paçifica del labortano (que no hay noble que la primera vez no pueda ser facilmente engañado en la sinseridad del anjelito del mayor açierto del servicio de su rey para propria conservaçion) ni en que con esta buena fee de segura concordia interçedida por VS^a, representada por el general a su Magestad y confirmada de su Real Mano, se aya ansi practicado y observado conforme la dicha çedula confirmatoria de 22 de julio del año de 53, sino en que despues de ella altró Labort el pacto dando nombre y ser de conversa a la concordia, convirtiendo la paz en pura guerra publica y secreta, y baptizando lo çierto, liçito y honesto de la unanimidad catholica con efectos de comerçios no solo provinçiales de ambas partes pero universales de toda Françia, Turquia, Ynglaterra, Portugal y demas regiones del mundo enemigas de esta corona, columna de la fee catholica y del soberanissimo protector de ella, con quienes tiene y profesa Labort, como Françia, general y estrecha amistad sin distincion ni division alguna. Y mas aora que con exçeso se les mantiene y asegura el pielago de sus contrataçiones paganisimas, rebeldes, hereticas y hostiles con infinidad de pasaportes y salbagoardias en Muster (SIC) y se cansa Su Santidad por ella. Vease aora si en esto causa exçesos la conversa, cuyos capitulos son al paladar y albedrio del labortano? Que de no se los cumplir, salta y mete a voces y pleytos viçiosos qualesquier presas por justas que sean.

19. Que esta presumpta concordia de VS^a y segura conversa del enemigo (que lo es en guerra permanente Labort) se arguyen y experimentan en el ser y subsistençia de ambos nombres y sus diffiniçiones diversos y contrarios efectos como en los antecedentes inconvenientes se han ponderado por manifiesto dolo y engaño del labortano, que saliendo del concordia se apportó y encastilló en la conversa perjudiçial en lo divino y humano al sagrado de la buena y sana intençion y fee de VS^a y de la corona de España. Porque el pacto y trato labortano de la verdadera concordia con VS^a y su general aviendose confirmado de su Magestad salio de este prinçipal capitulado al refugio de la conversa, claro está que usó de falsedad con VS^a y su general. Y aunque siendo su Magestad de ambos brazos bien informado han sido en el efecto todos dolosamente del enemigo engañados, dando con la concordia en los baxios de la conversa. Y el dolo y engaño hecho contra el señor demas de ser punible es condemnado y no dbe valer por ninguna razon, como lo declara la ley 29, titulo 26, parte 2 azia el fin.

20. El fin de la Concordia es la absoluta, segura y firme paz con los bienes que ella da, como lo denotan las condiçiones primera y segunda hasta la septima del articulado propuesto a los Generales de ambas provinçias, y la franca y Real Mano con que su Magestad las confirmo. Y el de de la Conversa, no mas de una parte de la concordia: que es el comerçio y conversaçion partiçipante de dichos bienes con preçepto de paz no ajustada, quedando la guerra y su hostilidad en pie conforme se expresa en el articulo 11 de las condiçiones de dicha presumpta concordia, y en los demas desde el 7 hasta el ultimo no hay otra paz, ni servicio del Rey, ni provecho de VS^a que el del labortano revendedor de agenas mercançias y fructos extraños, fundando en el interes de la reventa, que haze mas que a los naturales habitantes y residentes de VS^a, a todas naziões de todo genero de mercaderias: por conçedersele facultad de comprar, conducir y transportar de donde y a donde le pareziere sin exçeption alguna debaxo de los pasaportes y sin expresion de los generos de

fructos que han de llevar de los naturales de VS^a de retorno y empleo; siendo assi que el labortano señala al Guipuzcoano aya de hazer sus empleos y retornos de Labort a Guipuzcoa en bastimentos y pertrechos (que por si no tiene) sin otra cosa. Y en conclusion en todo lo capitulado mejora su partido el labortano.

21. Y supuesto que este no tiene cosa suya conversable para lo mercantil de fructos de su tierra, ni bastimentos, pertrechos (salvo la brea de Cabreton) dinero, oro, plata, ni otro metal de plomo, estaño, cobre, fierro, ni azero, ni otra mercaderia de primera venta que retornar al Guipuzcoano, de nezesidad se me ha de conçeder que solo a Labort le esta bien y no a VS^a la conversa. Y sin ella, cerrandole todos los puertos de mar y tierra españoles no podra mantenerse Labort, y ha de clamar a su Rey por la paz aquella Provincia como las demas Galicas, que oy por gozar de esta conversa (en uno con los demas reynos de Europa enemigos de España y de su fee catholica) se hazen labortanas por el oro, plata y fructos castellanos, sin que se les antoje la paz de ambas Coronas.

22. Segun el preçitado libro 1^o, capitulo 1 de los Machabeos, todo el tiempo que el alcazar, fortaleza y çiuadela llamada de David, fabricada, murada y municiónada por los comissarios de los tributos y derechos reales del memorado rey Antiocho y goarnezida de gente malbada para freno, destrucçion y deguello de la çiuadela de Jerusalem, estuvo en la libertad de su maligno albedrio de salir y entrar, comerciar, vender y comprar de los jerosolimitanos y demas naturales de aquella region, se conservó gloriosa en sus insolentes açiones. Mas luego que Jonathas Sumo Sacerdote y Dux del Pueblo de Dios formó presidios y edificados los muros de Jerusalem leuantó entre ella y la çiuadela un altisimo lienzo de muralla, con que la ciñió para ympedir y cortar a los presidiados del alcazar y castillo sus salidas y entradas y el poder comerziar, comprar y vender con los naturales, vinieron a tanta nezesidad y a tanto aprieto de hambre, que aviendo pedido socorro de bastimentos al traydor y aleboso Tryphon capitan general de los exerçitos del rey demetrio, y no pudiendo socorrerlos por causa de las grandes niebes acercandose al paraje de Bascaman por sus propias alebes manos quitó las vidas a Jonathas y a sus dos hijos captivos con dolosa y fee mentida amistad, como lo hizo tambien con antiocho Adolesçente rey de Asia, cuya diadema derribandole la caveza con falaçia y engaño se la puso en la suya. Y finalmente de los del alcazar o Arze de David estrechados de la ynopia del sustento natural por el atajo del muro interpuesto, muchos perezieron miserablemente de hambre, y los restantes con las manos (como dizen) cruzadas, direon en las de la misericordia y piedad de Simon, Sumo Sazerdote por muerte de su hermano Jonathas, rindiendole el castillo y fortaleza que sojuzgaba a Jerusalem. Refierese esta historia en el mismo libro 1 de los Machabeos, capitulo 12, ibi= Et reversus est Jonathas et convocavit seniores populi et cogitavit cum eis edificare presidia in Iudea, et edificare muros in Ierusalem, et exaltare altitudinem magnam intermedium arcis eta civitatis, ut separaret eam a civitate, ut esset ipsa singulariter eta neque emant, neque vendant. Y en el capitulo 13, eod. lib., ibi= Qui autem in arce erant miserunt ad Tryphonem legatos, ut festinar et venire per desertum et milleret illis alimonias. Et paravit Tryphon omnem equitatum, yt veniret illa nocte, erat autem nix multa valde et non venit in Galaaditim, et cum asipropinquasset Bascaman, occidit Jonathan et filios eius ille, et convertit Tryphon et abiit in terram suam. Et alibi in eodem cap. 13= Qui autem erant in arce Ierusalem prohibebantur egredi et ingrei regionem et emere et vendere, et esurierunt valde, et multi ex eis fame perierunt et clamaverunt ad Simonem, ut dextras acciperent, et dedit illis, et eiecit

eos inde, et mundavit arcem a contaminationibus, et intraverunt in eam tercia et vigesima die secundi mensis, anno centesimo sptuagesimo primo, cum laude et ramis palmarum, et cinyris et cymbalis, et nablis et hymnis, et cantiçis, quia contritus est inimicus magnus ex Israel.
Aprobechese pues España de esta sancta doctrina, cierre las puertas de los puertos de sus reynos a las entradas y salidas de sus enemigos, atajeles los pasos, prohibales el comerçio, quiteles la contrataçion, conversa y conversaçion de ventas, compras y reventas con los naturales, y humillara la soberbia y hostilidad enemiga a la aclamaçion de la paz universal, sujetandole el belico albedrio que le dan y mantiene los tesoros españoles transpuestos de esta region en la de su indomita intençion y dañosa inclinacion con ardidess y falaçias mercantiles.

23. *El abasto de carnes de las poblaçiones de VS^a, es verdad, viene de tierra adentro de Françia y pasa por Labort, y se lleva su retorno manifestado con la solemnidad acostumbrada de Regia permission en dinero o empleo de frutos de España. La Brea (por mar) de los pinares de Cabreton, el trigo y granos de çeberas de Bretaña y otras partes, vinos chacolines y otras cosas de Burdeos y otros puertos, lienzos para velas de nabios y otras lenzerias de Olona y otras partes, cordaje, cables, jarçias, alquitran, mastiles, tablas de pino, remos (que los hay tambien en España) y otros pertrechos para apresto de todo porte de nabios, de Olanda, Flandes y Dinamarca, la sal (que la hay en España) de la parte de La Rochela, plomo, estaño y cobre (que abunda en los minerales de España) de Ynglaterra, salmon salado, sardina, arenque, seçial, manteca, sebo y çera de Olanda, Flandes, Ynglaterra, y otras regiones del norte. Y todos los demas generos mercantiles de ropa de seda, lino y lana y otra infinidad de cosas son de fabrica de otros diversos reynos y provincias rebeldes y extrañas (de que hay tambien abundancia en España) y ninguno de Labort sino fuere de reventa. Solamente abadejo mojado y seco y la grasa de ballena trahe el labortano para primer venta (como los mismos españoles y otras naciones) de la pesqueria de Terranova y de la matanza de las ballenas de Noruega parte del Norte, y esto por industria enseñada de los españoles hijos de VS^a que podian continuar esta nabegaçion y exerçio, de cuyo comerçio sacan tanto thesoro de los reynos de España los labortanos y otras naçiones.*

24. *Lo naturales de VS^a siempre han sido y son vizarros marineros y mejores y mas valientes soldados que los labortanos por mar. Y estos no tienen de guerra, ni de mercantil mas nabios que los nuestros, ni se halientan a la nabegaçion de la pesqueria del Norte sin asistencia y compaña de los nuestros, ni tienen substançia para ello, y lo demas comerciable sin la española. Ni pueden fabricar naos sin fierro y azero de los minerales de esta parte, porque Labort no los tiene. Y finalmente aquella tierra se alimenta y puebla a la sombra, calor y regadios de las conveniençias de VS^a, y estos años al abrigo de la franca conversa enriquezidos, se ensoberbezen de modo los labortanos que no caben en su tierra, pisando con toda libertad la de VS^a.*

25. *Tienen paz firme con todo el mundo y con VS^a paz y guerra: Paz para solo conversar y participar sus propias utilidades, y guerra para quitarselas a VS^a por todos medios y modos defendiendo al pagano, al hereje y al rebelde de esta Chorona, y a todos los enemigos de ella no solamente en lo util del comerçio de mar y tierra, puertos mojados y secos, pero en lo riguroso de la guerra y pirateria, acogiendo nabios y fregatas de guerra ynglesas con*

presas españolas en sus puertos mayormente en el de San Juan de Luz y Zocoa, dos leguas de esta plaza. Y aun en la ocasión de los negocios de Burdeos (donde ellos fueron gran parte de nuestros daños) aviendo aportado con temporal en aquel puerto de San Juan el capitán don Carlos de Gante con un galeón de guerra de la Armada Real del Rey Nuestro Señor, trataron de apresarle los naturales de allí, y lo huvieran hecho si hijos de esta ciudad yendo con chalupas y pinazas no le huvieran socorrido y sacadle de aquella concha a la mar al jorro (SIC) y llevadle al Pasaje. Considere aora VS^a con quienes se conversa? Y si los enemigos herejes tienen buena comodidad en la codicia y astucia de ellos para machinar graves daños en desservicio del rey specialmente en el puerto del Pasaje? A que tambien ellos mesmos podran assistir y ayudar como enemigos, pues por lo capitulado de la conversa se les concede y da lugar para guerrear y hazer hostilidad por mar con expressa declaracion. Y no es razon aya de consentir y sobrellevar VS^a los golpes de tantos y tan dañosos inconvenientes generales y particulares para si y universales para la Christiandad y reynos de España por la comodidad, astucia y codicia labortana, y de los demas enemigos herejes y rebeldes confederados y amigos de ella y de sus abrigos.

26. Ni es justo que por solos (a lo mas) una dozena de mercadantes de los puertos del cuerpo de VS^a que interesan en la practica de esta conversa, haya tanta ocasion de platicar con nota de la reputacion española, y que no se tome medio y forma superior para emmendarla. Suplico a VS^a que arrimando el hombro de su mayor consideracion a lo que mas ymporta para su conservacion y desahogo de confusiones conversables, mande disponer en la corte la representacion de viva voz que conviene se haga a su Magestad sobre la que yo por este ynforme pongo en sus manos (salvo su dignissima emmienda). Fuenterravia y de mi cavildo, a primero de julio de 1657 años. Entre renglones, va, valga.

Documento nº17

Escritura de contrato a la gruesa ventura de capital para el armamento de navío mercante destinado a las Indias (1660)

(A.H.P.G., 3/2079)

En el noble y leal valle de Oyarçun a dos dias del mes de agosto de mill y seisçientos y sessenta años ante mi Sevastian de Alça escrivano publico del Rey nuestro señor y uno de los del numero del dicho valle y testigos de yusso escriptos pareçio pressente Pascoal de Yriarte veçino del dicho valle y dijo que el es interessado y porçionista y dueño en parte del navio nombrado la Santissima Trinidad que al pressente esta surto en el puerto y canal del Passaje jurisdiccion de la villa de San Sebastian de porte de quatroçientas y çinquenta toneladas cuyo maestre y capitan es enrrico Bruqueman de naçion flamenco y en su armaçon y mercaderias que en el ban enbarcados a lo mercantil, el qual dicho navio esta de partida y para haçer vela desde el dicho puerto de Pasaje Dios mediante y para navegar a la çiudad de londres del reyno de Ynglaterra y desde alli açiando escala a uno de los puertos de las Yndias con liçençia que preçede de su Magestad o sin ella y desde alli para benir tambien de buelta de biaje para la dicha çiudad de Londres en casso que no aya la dicha lizençia y en tal casso que la aya a la çiudad de Cadiz del reyno de la Andaluçia o a otro puerto de estos reynos de España. Y agora el dicho Pascoal de Yriarte otorgante hera asi que sobre la dicha su porçion que asi tiene sobre la quilla y buque del dicho navio de susso nombrado y demas mercaderias que por su quenta an de yr en el enbarcados a tomado y reçevido a ynteresse y a daño y a la gruesa abentura del capitan Pedro de Eliçagarate veçino de la unibersidad de Yrun Urançu de esta provincia de Guipuzcoa: la cantidad y suma de diez y seis mil tresçientos y veinte reales de moneda de plata por prinçipal con efecto a toda su satisfaçion y voluntad y a su poder realmente y con efecto y debajo de las condiçiones y grabamenes siguientes:

Que por la dicha cantidad susso referida le aya de dar y pagar el dicho Pascoal de Yriarte otorgante y por sus ynteresses luego que el dicho navio hiçiere al dicho su biaxe a salvamento de buelta de las dicha Yndias ya sea a la dicha çiudad de Londres o a otro qualesquier de los puertos de España u a otro que sean confederados a ella biniendo en salvamento a respeto de a çinquenta y çinco por ciento luego que constare de ello por relacion çierta o recado legitimo. Que al dicho respeto vienen a ser los dichos ynteresses ocho mill nueveçientos y setenta y seis reales de la dicha moneda de platta y juntados con el dicho principal y de los dichos diez y seis mill treçientos y veynte reales montan en todo veynte y çinco mill duçientos y noventa y seis reales de la dicha moneda de plata.

Asi vien es condiçion que el dicho capitan Pedro de Liçagarate aya de correr y corra en forma de daño dicho y gruesa aventura todo el rriesgo de la mar despues que el dicho navio hiciese vela desde el dicho puerto del Passaje a la dicha çiudad de Londres y asi mismo desde ella asta las dichas Yndias y a donde nabegare y todos los demas riesgos de casso fortuitos, de toma de amigos o enemigos, ynçendio u otros pensados o no pensados que por desgraçia le subçedieren al dicho navio y sus mercaderias, y que en tal casso aya perdido el dicho prinçipal y ynteresses sin que por ninguna manera quede obligado a pagar cossa

alguna el dicho Pascoal de Yriarte ni sus vienes.

Asi vien dixo era condiçion asentada entre las dichas partes de que en casso que al dicho navio La Santissima Trinidad le subçediere algun fracasso y desgraçia estando surto en qualesquier puertos a donde fuere y navegare desde el dicho Pasaxe y en ellos o qualesquier de ellos se perdiere o fuere confiscado u denunciado asi a la entrada como a la salida por los gobernadores y ministros de los puertos de su magestad por no llebar su real permiso y lizençia para las dichas Yndias, no pueda correr ni corra por la dicha raçon ni caussa riesgo alguno para el dicho capitan Pedro de Eliçagarate en el dicho su ynterese prinçipal ni en su premio e ynteresses ni a la yda ni a la buelta del dicho viaje= sino que tan solamente se aya de entender correr el dicho riesgo en lo que toca en la navegacion de la mar y no en otra manera.

Por tanto debajo de las condiçiones de susso declaradas y referidas dijo el dicho Pascoal de Yriarte otorgante que se obligava y obligó con su perssona y bienes asi muebles como rayçes que al pressente tiene y adelante tubiere y demas derechos y acciones que en qualquier manera le pertenezcan y con especial clausula e ypoteca de todos ellos y sin que la obligacion general, de que luego que el dicho navio La Santissima Trinidad hiçiere su biaje como mediante Dios se espera, desde las dichas Yndias de buelta con lizençia que aya a la dicha ciudad de Cadiz o a otro qualquier puerto de España o por defeto de no la tener a la dicha ciudad de Londres luego que de ello constare por relaçion çierta o ynstrumento legitimo dara y pagara siendo requerido al dicho capitan Pedro de Eliçagarate y a quien su poder y caussa tenga sin escussa alguna los dichos diez y seis mil treçientos y beynte reales de prinçipal con mas por sus ynteresses los dichos ocho mil nuebeçientos y setenta y seis reales a raçon de çinquenta y çinco por çiento en moneda de plata como queda dicho guardando en todo las condiçiones que van puestas en esta escriptura sin discrepar ni yr contra ellas ni qualquiera de ellas en manera alguna pena de ser executado por todo ello en su persona y bienes y demas de ello de pagar todos los daños costas y menoscabos que se le rrecrecieren y siguieren al dicho capitan Pedro de Eliçagarate= y del rreçibo y entrega de los dichos diez y seis mill treçientos y veynte reales de plata por ser çierta y berdadera dio y otorgo carta de pago y de finequito en toda forma valedera del derecho en favor del dicho capitan Pedro de Eliçagarate y se obligo en forma de no los tornar a pedir otra bez y por no parecer su entrega de pressente ante mi el dicho escribano renunció la exepçion de la non numerata pecunia y leyes de su prueba y paga, dolo y mal engaño como en ellas se contiene. Y dio poder cumplido a los jueçes y justicias de su magestad de qualesquier partes que sean que de la caussa deban conoçer a cuyo fuero y jurisdiccion se sometio y renunció el suyo propio y la la ley sit convenerit de jurisdicione omnium judicum= Y reçibieron esta causa por sentencia difinitiba de juez competente consentida y passada en cossa juzgada sobre que asi vien renuncia las leyes de su favor con la general renunciacion de ellas. Y otorgo obligacion en forma ante mi el escribano siendo testigos don Miguel de Orendayn y Aristeguieta, Ygnacio de Çavalegui y Martin de Landaribar vecinos del dicho balle y el otorgante a quien yo el dicho escribano doy fee conozco lo firmo.

Ba testado=cantidad=ochomill=nobala=entre renglones=dixo=desde el dicho Pasaxe=Bale=entre renglones no bala=

Pascoal de Yriarte. Ante mi Sebastian de Alça.

Documento nº18

Memorial con el dictamen opuesto a algunas de las condiciones propuestas por Álava para la formación de un acuerdo comercial con Gipuzkoa, elaborado por los comisionados designados al respecto por la Provincia (1665)

(A.G.G.-G.A.O., SM ISM SS 38,20)

Por mandado de VS hemos visto con la atención y cuidado que materia de tanta ymportancia requiere el memorial de medios y forma que para reducir y fomentar el comercio en esta Provinzia y en la mui noble i mui leal de Alavaha formado el señor doctor Arcaya recopilando en el los puntos que ambas Provinzias previenen en los dos memoriales suyos y sentimos que por el dicho memorial se prvienen con mucho fundamento y raçones concluyentes los que por agora se ofrezan para el dicho intento y porque en el se refieren algunos que de nuebo se han añadido ademas de los que contienen los dos memoriales de ambas Provinzias= Nos parece que se debe reparar en ella con mucha atención por que son de mucho perjuicio para el dicho intento y se oponen de diametro a la franqueza y libertad de esta provincia y de los naturales vezinos y moradores de ella que la gozan en virtud de privilegios y cédulas de su magestad que dios Guarde usadas y guardadas de tiempo immemorial a esta parte y de executorias obtenidas contra los que han intentado introducir en esta Provinzia semejantes novedades=

Por quanto en el capitulo doze del dicho memorial refiere que permita esta provinzia siendo posible el que en las aduanas de ella se caussen y adeuden los derechos reales como en las de Alava para que el comercio se asegure en ambas provincias y no se estrañen a Navarra para conducir por aquel reyno las mercaderias de Castilla corriendo con esta razon reciprocamente y con ygualdad entre ambas provincias=

Y en el capitulo treze que se hagan las diligencias de pedir a su magestad la observancia de lo que el consejo tiene ordenado de que todas las mercaderias ultramarinas aunque entren en Castilla por tierra paguen los derechos de diesmos pena de perdimiento haziendo lo contrario como esta prevenido en las condiciones de la dicha renta de diezmos=

Y en el capitulo diez y siete que en las ciudades o villas de ambas Provinzias donde aya aduanas se han de reducir a una a donde los administradores de las rentas i ympuestos de ellas assistan al despacho y aforo de las mercaderias obligando a todos los comerciantes a que las passen por la dicha aduana=

Nos paresse que los dichos tres capitulos doze, treze y diez y siete se quiten enteramente del dicho memorial por ser opuestos al dicho intento y en contravenzion de los dichos privilegios, libertad y executorias que con tanto desbello los ha mantenido esta provincia sin embargo de que en muchas ocassiones han yntentado lo referido en los dichos tres capitulos los arrendadores de los derechos reales y parece que con esta ocassion quieren introducir lo mesmo pues se conoçe claramente que solo miran a su utilidad dando motivos y apariencias de conbeniencias de ambas provincias siendo tan contrarios como se dejan conoçer y en particular para esta provincia por ser el intento de estrechar y atajar los transitos de las

mercaderias que de esta provinzia passan a los reynos de Navarra y Aragon para obligarlos a todos a que passen por la aduana de Tolosa haziendoles pagar los derechos enteramente por haver reconocido que passan algunas por la villa de Renteria libremente a los dichos reynos y como los dichos arrendadores estan desengañados de que no podran introducir en esta provinzia mas aduanas de las que ai por estar venzidos por executorias reales an solicitado y çolicitan con maña el cerrar la conducion de las dichas mercaderias por la villa de Renteria para los reynos de Navarra y Aragon y por estar libre el dicho passo se mantiene parte de la libertad que tiene esta provincia y se deve mantener en adelante con toda vigilanzia sin dar lugar a conferencias ningunas en esta razon por que solamente miran los dichos tres capitulos a entablar en esta provincia la contribucion de siete y medio por ciento siendo assi que no se pagava antiguamente mas que el diezmo viejo de las mercaderias que passaban por las aduanas de esta provincia que era una contribucion mui tenue= Asta que habra treinta y seis años poco mas o menos que por industria y solicitacion de los dichos arrendadores valiendose de la autoridad y maña de don Endrique de Salinas correjidor que a la sazón era introdujeron en las aduanas de esta provincia la paga de los derechos de siete y medio por ciento contra toda razon y justicia y haviendo acudido a ssu reparo esta provincia al consejo por haver reconocido gran perjuicio en la dicha introduzion sin embargo les amparo en su posesion y todavia esta pendiente el dicho pleyto en lo principal aunque despues intentaron poner aduana en Renteria para hazer pagar los mesmos derechos mando el consejo no se hiziera novedad ni añadiessen mas aduanas de las que ai en esta provincia con que quedaron venzidos=

Y de haversse mantenido el passo franco de renteria de las mercaderias que se conducen a los dichos reynos se ha experimentado algun alivio porque los administradores de las aduanas de esta provinzia ofrezan y hazen algunas conveniencias en los derechos a los que quisieren conducir sus mercaderias porque (SIC) aquellas aduanas a los dichos reinos, lo qual no hizieran si se embarazara y cerrara el passo libre de Renteria antes bien hizieran pagar con mucho rigor todos los derechos, con que es evidente pazarian todos los negociantes a Bayona y San Juan de Luz y condujeran las mercaderias desde alla via recta a los dichos reinos con que faltara de todo punto el comercio en esta provincia quedando asolada y destruida en tan gran desservizio de su magestad, como se dexa considerar pues atendiendo su magestad a la esterilidad de ella y a lo mucho que importa a su real servicio el que se mantenga y fomento el comercio en ella para que mediante el este bien poblada ha sido servido de concederla la dicha libertad y otras muchas exenciones franquezas dignas de que se mantengan teniendo mucho cuidado de que los arrendadores ni la provinzia de Alava traten de aduanas derechos ni otras cosas semejantes en esta provinzia=

Y por haver cargado nuevos derechos a las lanas de Navarra y Aragon que solian venir a esta provincia se han desviado y passan e derechura a Baiona y a San Juan de Luz por no poderlos pagar por cuiu caussa se ha minorado mucho el comercio en esta provincia y se han encarecido los mantenimientos y los demas generos que solian venir de Castilla, Navarra y aragon que por llebar las mercaderias a los dichos reinos los traian los arrieros en abundanzia ya moderados precios y gozaban de esta convenienzia los naturales vezinos y moradores de ella= Y quando algunas mercaderias passaran por Navarra a Castilla pagan enteramente los derechos reales que se deben en la aduana de Agreda y otras partes con que no puede por esta razon deteriorarse la hazienda real y tampoco puede recibir perjuizio

ninguno la provincia de Alava en lo que se refiere porque las mercaderias que esta provincia pasan a los dichos reynos no entran en ningun lugar de Alava y el solisitar la dicha Provincia el que se reduzgan a una aduana las que ai en esta manifiesta indubitavelmente ser negociacion de los arrendadores con mira de poner la dicha aduana en Tolossa obligando a todos a que precisamente passen por ella las mercaderias que fueren a los dichos reynos adeudando en ella los derechos con todo rigor, y solamente se mantiene el comercio en aquella provincia con las mercaderias que se remiten de aqui para Castilla y con las que de alli vienen para aqui a que solo debe atender ella y no a lo que toca a Navarra y Aragon por no interesar en pro ni en contra cosa alguna la dicha provincia, de mas de que si se permitiera lo contenido en los dichos tres capitulos tubieran motivo vastante los dichos reinos de formar sentimientos y quejas contra esta provincia con justa caussa= Y por que en los demas capitulos del dicho memorial se previenen todos los puntos neçessarios para el fomento del comercio en ambas Provincias se podran poner en execuzion con toda vvedad que el caso requiere y para mejor inteligencia se puede copiar el dicho memorial quitando totalmente los capitulos doze, treze y diez y siete y se podra escribir a la Provincia de Alava dandola a entender las razones que a esta provincia asisten para quitar los dicho capitulos y desengañandola que en ningun tiempo se consentira el que se introduzgan semejantes novedades=

Y al dicho memorial que assi se ha de copiar se puede añadir el papel que esta ajustado para la forma que se deve tomar azerca de los embargos de requas que cada año se ofrezan en gran detrimento de los naturales y vezinos y comercio de esta Provincia y se podra enbiar copia de todo ello a la dicha Provincia para que procure lo mesmo=

Esto nos ha parecido por agora segun nuestro corto dictamen rindiendonos a la correccion de V Señoria= don Luis de Veroiz, Martin de Oloçaga, Santiago de Telleria.

Documento nº19

Petición de los interesados en el comercio y en la escuadra de corso, erigida en San Sebastián para que actuara en Indias, solicitando medidas favorables a la eliminación de la preeminencia de los intereses balleneros en el Consulado de San Sebastián (1686)

(A.H.N., Consejo suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L. 28119 Exp. 13)

Muy Poderoso Señor. Andres de Muxica en nombre del maestro de campo don Francisco Garcia Galan, el capitan don Nicolas de Egoabil, Juan Baptista de Sazonena, Antonio de Amitesarove, Juan Martinez de Goicoechea, Miguel de Yllarregui, Pedro de Morgan, y Clemente de Berau, vecinos y residentes en la ciudad de San Sebastian. Digo es assi que una de las noches del año passado de ochenta y cinco Juan Beltran de Yriçar, Santiago de Arrebillaga y Martin de Lanz prior y consules que a la saçon heran del consulado y cassa de contratacion de la dicha ciudad de donde son vecinos, tbieron zierta pendencia por sus diferencias y cuentas particulares de que abiendo quedado entre si algo yndignados los dichos Juan Beltran y Martin de Lanz allandosse de su faccion al otro capitular de dicho consulado obtubieron voz y costa y pareser asi mismo sus confederados la mayor parte de los capitulares de la dicha ciudad obtubieron la voz en cuya virtud se dieron querellas de una y otra parte ante VM, y por que esta ni las demas riñas y pendencias de esta calidad que subceden entre los constituyentes de dicho Consulado no tocan mas credito ni ynteres sino es a venganças y enemistades particulares, y asi mismo ser los dichos prior y consules y capitulares de quienes el dicho Juan Beltran y Martin de Lanz obtubieron la boz y costa vecinos particulares y no sujetos que entienden del comercio los mas de cassi todos los que dieron la dicha boz de parte de la dicha ciudad y boz y costa de parte del dicho Consulado y sin haver atendido al perjuicio grave que se le sigue a la dicha cassa de contratacion, assi por ser el pleito que ante VM se litiga no tocante al dicho Consulado su credito, aumento ni utilidad sino es de mucha perdida por los gastos que se le ocassionan como tanvien de los dichos mis parttes por sser como sson los de mas caudal como es notorio en la dicha ciudad comerciantes y los que contribuyen al dicho Consulado y su cassa la mayor parte de los yntereses y propios que tiene sin que los dichos Juan Beltran y Martin de Lanz ayuden en contribucion alguna por sser ssolamente armadores de los nabios de vallena sin otra ynttelixencia ni negoçacion, y ansi mismo los dichos capitulares por no ser ni haver ssido agora ni en tiempo alguno comerciantes ni hombres de negocios, ni estos an ssido ni pueden sser de algun util a la dicha cassa sino antes vien de mucho y muy grave perjuicio por no tener experiencia ni ynttelixencia necessaria para la dicission y determinacion de las causas y pleitos que se ofrezan en el dicho consulado y su cassa, y sin atender a su utilidad ni al bien publico y conservacion de la dicha cassa dieron la voz y costa sin el debido conocimiento. Por tanto a VM pido y suplico en nombre de mis partes cuyo poder presento con el juramentto necesario declare que los gastos y costas procedidos del litixio y pleitto que ante VM esta pendiente sean y se entiendan deberlos pagar los dichos Juan Beltran y Martin de Lanz y asi mismo los que en adelante se causaren en el seguimiento de esta y las demas causas de esta calidad, por no estar obligado el dicho Consulado a contribuir de sus propios para mantener y seguir los pleitos que entre sus capitulares puedan ofrezerse y se me despache una Real Provision para que se les notifique al dicho Juan Beltran y Martin de

Lanz y capitulares que al presente son de la dicha cassa para que no gasten ni hagan desenbolso alguno del dinero y caudal del dicho Consulado y para que asi mismo restituyan y buelvan todo lo que asta aqui an gastado y sacado de la dicha caja. Pido justicia, costas y que para lo prover se llebe a la ssala. Lizenciado don Andres de Muxica.

Documento nº20

Memorial de los diputados designados por la Provincia para negociar la firma del Tratado de Conversa con Lapurdi acerca de las razones comerciales que impiden su establecimiento (1693)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM, 1/10/61)

MN y muy L Provinzia de Guipuzcoa. Haviendo sido VS servido de hordenarnos con el inestimable favor de nombrarnos por sus diputados fiando a nuestro cuidado el ajuste del tratado de combersa y buena correspondencia con la provincia de Labort y ciudad de Baiona en virtud de la Real Cedula que SM fue servido expedir para este fin (ROTO) su execuzion pasando a la Unibersidad de Yrun y desde ella concurrimos (juntos con dos diputados que vinieron por el MN y muy L señorío de Vizcaia) diversas vezes en la Ysla de los faissanes (sitio senalado para el efecto) con quatro diputados que imbiaron la Provinzia de Labort y ciudad de Baiona, con quienes conferimos largamente sobre lo que se ofrecia en su razon; Y aunque se facilito el allanar en la mejor forma que nos fue posible no se pudo conseguir el hazer la capitulacion de los 5. y 10. capitulos y en la forma que los años de 53 y 75 que fue concediendo enteramente la livertad de los mesmos 12 capitulos que incluye el Real despacho.

Y aunque a VS hemos dado cuenta de todo muy por menor, nos ha parecido muy preciso el poner en su entera considerazion las raçones que no hazen creible haver sido motibos de que no se haia dado el buen expediente de esta comision.

Hemos de asentar lo primero que la combersa tiene unicamente fin de comerziar en generos comestibles para la conservazion de la vida y que los hijos de VS en fuerza de las grandes nezesidades que an padecido los años pasados por la falta de frutos del Pais y de los circunvecinos han solizitado de VS se sirviese de hacer representazion a SM con el maior esfuerzo de sus nezesidades para que en esta atençion concediese la combersa con la Provinzia de Labort, segun y como en todos los tiempos pasados de guerras; pues con esta livertad siempre franquearan aquellos naturales los frutos de trigo, aba, cebada y otras que de esta calidad han transportado del habundante Pais de Bretaña y de otros que tiene el reyno de Franzia; y en trueque de estos generos han llevado de los que tiene VS de fierro y herrages de que carezen.

Y no tan solo mira la combersa a estos generos que produce el Pais sino tambien a otros ygualmente preçisos como bacallao y grassas y que para su probision es nezesario pasar a Terranova y otros bancos a donde los hixos de VS y naturales de Labort han echo siempre sus navegaciones, como mas inteligentes, en emulacion de otras naciones y credito de VS y aumento de valerosa marineria para el servicio de las armadas de SM. Y aunque en el tiempo que se haze esta guerra se an aprestado por los hixos de VS y de Labort dibersas embarcaciones para este fin se han logrado muy poca felicidad y los unos y otros han experimentado (ROTO)-rra perdiendo algunos las vidas y los mas sus caudales; en cuio conocimiento los naturales de ambas Provincias han solizitado asentar la reciproca buena correspondencia que los tiempos pasados y expecialmente los de Labort (que comunmente

llamamos bascos) (ROTO) incluye San Juan de Luz, Çiburu, Andaya (ROTO) y Vidarte; porque aunque la ciudad [de Baiona en]tra en la combersa y se halla en el Pais de Labort lo es segregada de el y sus vecinos no son tan inclinados a las pesquerias como los bascos; pero su trato y correspondencia es enteramente en jeneros de ropa de la lienzo y sedas y otros que tiene el reino de Franzia.

Enterado de que el comercio de Bascos es en los aprestos de ballenas y bacallao y que por ser estos frutos tan [preci]sos se reputan por del Pais y que el que tienen los ciudadanos de Baiona es en ropas y generos de mercadurias de las prohibidas por SM facilmente se haze creible que los hixos de VS y Labortanos Vascos son los que en qualquiera manera desean el ajuste de la combersa para la libre navegacion de Terranova y ballenas por ser permitido por SM y por el derecho natural de las gentes: Y al contrario los de la ciudad de Baiona que para hazer sus navegaciones con generos de ropas para el reino de Portugal y otras partes de los estrechos han de pasar por grandes riesgos; Y para executar sin ellos, los diputados de aquella ciudad han sido los que con mas an[si]as y esfuerzo han instado con el duque de Agramont governador de aquella Provinzia para que no se ajuste el tratado sin el husso de los 5 y 10 capitulos derogados por su Magestad para con ellos asigur[ar] la libre navegacion de sus generos. Y a no hauer [sido] por los diputados de Baiona que favorezidos del Duque de Agramont se hizieron fuertes: sin duda alguna los labortanos hubieran combenido en el ajuste conforme SM manda, pero los Bayoneses no adelantando assi la livertad de su comercio, no les esta a quento, antes bien se hallaron mexor en la forma que agora; Y esto se hara mas claro en esta manera.

No ay duda que los comercios de lanas, lienzo y sedas son los de mas considerazion y que rinden maiores ganazias; Y que en el Reino de Francia se han establecido mas fabricas que en otro alguno de Europa. Y por que para ellas nezesita aquel reino de lanas (y abundan de estos de España) se bale del comercio de Baiona quien introduce desde estos Reinos las maiores y mas preciosas pilas de lanas leonezas por las bia del Reino de Navarra con tanta habundanzia que pasan todos los años de 8000 sacas dando en trueque de ellas de los generos de ropas que tienen y infestando con ellas todos los Reinos de España. Y con esta habundancia es capaz aquel comercio de proveer de lanas todas las fabricas de aquel reino, consiguiendo a un tiempo el menoscavo de las fabricas de España y aumento de las suyas con beneficio de crezidos intereses. Y porque alguno pudiera dudar que haviendo en Navarra justizias y gobernadores en los puertos no es libre la introduccion de tantas lanas se advierte que los salarios de los consejos y otros ministros [pa]gan por el arrendador de las tablas quien haze los asientos con la calidad de pagar tanto en tiempo que se permite el libre comercio con Francia; Y mucho mas qu[e] corre con libertad. Y por que han reconocido que en tiempo de proivision no alcanzan las tablas para la entera paga de los mi[nistros] y otras obligaciones; estos mesmos olvi[dan de] cobrar por entero, el libre comercio. Y los guernadores (SIC) de los puertos hazen ajustes con los mercaderes para la saca y introduccion por menos de 3 por 100, y aun a otros ministros superiores contribuien cada mes con 1000 escudos de plata.

Y porque para todo jenero de comercio se consideran los caminos por donde con mas benefizio se pueden transportar los generos y expecialmente lanas, hallara VS que quando les fuera permitido a sus hixos el poder subministrar lanas a franceses que por estos puertos

no tienen la combenienzia que por Navarra porque aqui es precisso pagar los derechos reales de la lengua del agua y los que tienen en los puertos secos que uno y otro montara 14 por 100 y mas los riezgos de la mar. Y por Navarra no llegan todas las contribuciones y gastos al 6 por 100 porque la introducion en Navarra la hazen desde Soria y otras partes fiando su acarreo a hombres que con corto interes pasan por alto sin pagar derechos reales y teniendo la seguridad de los puertos de Navarra introducen en Franzia libremente.

Con que hallando Baiona maiores combeniencias por Navarra que por estos puertos y la livertad de introducir sus generos no tiene nezesidad de comberssa, pues aun con ella no pudiera comerciar por estos puertos en la saca y retornos de su comercio por ser contra las ordenes de su Magestad.

De que se reconoce bien claro que del comercio libre de Navarra se siguen notables perjuizios asi para las rentas reales de los puertos secos y mojados como para las maximas de SM y Prinzipes aliados que siempre consideraron por unico medio para hazer guerra a franceses el de la prohivision del comercio para que por falta de el rindiesen menos sus rentas.

Y no tan solo practica Navarra este (ROTO) de comercio; pero lo mas sencible es que transportan a Franzia grandes partidas de trigo. De que se les sigue a los hixos de VS la falta de vastimentos pues siendo el reino de Navarra el mas inmediato y de donde suelen hazer sus provisiones de trigo y vino no les es facil el hazerlo por sus cortos caudales y por los precios exesibos a que los venden y gastos grandes que tienen en el transporte por falta de arrieros y porque estos todo el año se hallan ocupados en los acarreos de lanas para Baiona y en retorno mercadurias con tanta livertad que en aquella ciudad no se ben otros que arrieros navarros que comercian igualmente que en tiempo de paz.

Y el q[ue mas] padeze es la ciudad de San Sevastian que siendo sus vecinos hombres de comercio y qu-(ROTO) tener (ROTO) los reinos de Navarra y Aragon por mas cercanos oy se hallan sin ningun beneficio pues las lanas que devian vaxar a sus vecinos para Olanda y Ynglaterra le prohivie Navarra con su comercio.

Enterada VS de este tan graue (ROTO) deve atender por la conservacion de sus [hijos] y nuevamente (unida con el señorio de Vizcaya que ygualmente padeze) solicitar de SM se sirva de conzeder su Real permissio para el husso de los 5º y 10 capitulos para que por el tratado de combersa consiga VS el alivio de que sus hijos remueben (SIC) la navegacion de ballenas y bacalao y (ROTO) Franzia hazer las provisiones de (ROTO) cebada arbexas y otros legumbres respecto de que franceses padezen estos años higual falta a la nuestra de trigo pero de los otros comestibles abundan y nosotros nos hallamos generalmente sin algunos. Y de mandar SM se asiente el usso de los dos capitulos no hay incombeniente pues solo se redusçe a dar pasaportes para la libre navegacion de generos comestibles y a arrivadas de navios en estos puertos y no en otros; a donde no pareze que puede haver fraude alguno y mas a la vista de los ministros que para este fin tiene SM tan justificados y de tanta vigilancia que siempre atienden a la execuzion de las reales ordenes.

Y quando no haia lugar para el uso de los dos capitulos sera preciso el que VS represente

los graves inconvenientes que tiene el libre comercio de Navarra con Baiona para que SM mande cerrar aquellos puertos con todo rigor pues de permitir assi se sigue el menoscavo de las rentas Reales y infestacion de generos prohibidos y VS se bera sin el alivio que nezesita para hacer provisiones de trigo y vinos de aquel reino y enteramente quedara acavada la navegacion de ballenas y bacallao y menoscavada la marineria que se cria en este exercizio para el servicio de las armadas de SM.

Porque si SM mandare cerrar aquellos puertos se beran franceses y especialmente los de Baiona prohibidos de su comercio y obligados a solicitar la combersa en la forma que SM permita, a que no les ayudaran los bascos que instaran a Baiona para arreglarse y que se ajuste la combersa.

En estos puntos hallara VS las razones que nos parecen han sido caussa del mal suceso de la combersa y las que nos parecen fundamentales para el remedio y buen logro de las felizidades que deseamos a VS=San Sevastian y octtubre 29 de 1693=Anttonio de Diustegui, don Juan Bautista de Amezqueta.

Documento nº21

Testimonio de Santiago de Arribillaga en el pleito interpuesto por la Cofradía de los Santos Mártires San Cosme y San Damián de médicos, cirujanos y boticarios en contra de los armadores de los navíos balleneros de San Sebastián (1698)

(A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2453)

Ymformacion

En el oficio y escritorio de mi Pedro de Burga escribano de Su Magestad y publico del numero de esta noble y leal ciudad de San Sebastian luego que dio el relox las tres oras de la tarde de oy dia savado que se quentan veinte y tres de março del año mil seisçientos y noventa y ocho, dia puesto y ora asignados en la çitacion de suso, Juan de Zizur procurador en nombre de sus partes para la ymformacion que tiene ofreçida al thenor de su petiçion de las dos foxas antes de esta, presento por testigo a Santiago de Arribillaga vecino de esta ciudad de quien yo el dicho escribano rezevi juramento por Dios nuestro señor sobre la señal de la cruz en forma para que diga la verdad al thenor de la dicha peticion y haviendolo echo bien y cumplidamente prometio de hazerlo asi, preguntado y comprendido= Dixo que de treinta años a esta parte comercia en esta dicha ciudad y a aprestado diferentes navios para la pesca de vallas y otras partes y save por publico y notorio que ttrattandose de apresttar para la pesca y mattanza de vallas como ha de llevar ynmensidad de cosas y jentte escoxida por la calidad del viaxe y estazion friisima del sittio en que se haze la dicha pesca se suele enttrar a hazer prevenzion de lo nezesario quattro o seis meses antes de la partida alisttando la jentte que requiere la embarcazion que a de navegar en ella y formando listta de ttoda la jentte en que se yncluye el varbero o ciruxano sin disttinzion de si los marineros, barvero o ciruxano sean naturales o extrangeros aprovados o no por el protomedicato real, sino los mas acomodados y capazes mozos robustos de salud para la dicha pesqueria sin que jamas por donde sepa esta testigo ni ha oydo se aia echo reparo, qual se propone en la dicha petizion, a vistta çiençia y tolerançia de los hermanos de la cofradia de los Gloriosos Marttires San Cosme y San Damian de esta çiudad ni otro particular= Y al testigo le subçedio el año de ochenta y seis quando apresto en servicio de su Magestad una exquadra de cinco fragattas para las costtas de la yndias en este puertto que por mucha dilixençia que hizo tan solamentte pudo conseguir tres ciruxanos españoles y los demas hubo de buscar extranxeros por no haver ningun natural que quisiesse embarcar, y en otros diferentes navios que ha tenido para diferentes parttes se ha valido de cirujanos y barveros extrangeros, y por lo que puede subçeder a la jentte alguna yndisposizion levva el tal su caxa de medicamenttos a vistta, çiençia y tolerançia comun y publicamentte sin que como lleva dicho jamas aia echo ningun reparo la Cofradia o hermandad de San Cosme y San Damian, y en esta possession husso y esttilo y costtumbre ynconcussa ha vistto estar y passar en el avio y despacho de semexantes navios, y en espeçial los que navegan para la pesca de vallas y de vacallao, sin que aia vistto ni oydo otra cosa en contrrario, y es ttambien publico y nottorio en estta ciudad que los propios ciruxanos de ella se valen en sus cassas para su ofiçio de ofiçiales y criados extranxeros por deçir son mas suxettos que los naturales y en ttiempo que ha havido mas numero de navios que al presentte para las pesquerias referidas solo haze memoria que se suxettavan a embarcar do o ttres naturales

barveros y no otro ninguno porque no a todos tampoco prueba vien la mar, que esto subçede segun la complession de cada qual, y el temperamentto, y al testtigo le subçedio heverse valido para un viaxe y dos de çiruxano español el qual no pudo en todo el viaxe ser dueño de su persona por haver estado mareado, y aun el afeittar solia hazer con mucha dificultad. Y los paraxes a donde van a la pesca y mattanza de vallas son rexiones las mas frias que tiene el mundo y no qualquiera es capaz ni puede servir para estos viaxes porque se suele hazer dilixençia de buscar quien sea cursado antes en dichos viaxes en que su ofiçio principalmente se reduçe a afeittar a toda la jente de quinze a quinze dias en el dicho navio, y hallandose en chalupas en la mar en la mattanza de vallas la dicha jente queda el barvero en el navio con los muchachos y cuida de que estos vaian componiendo la comida de la jente y el mismo procura componer la comida de la jente de la camara y tambien tiene cuidado de la caldera donde se derritte la grassa; Y lo primero que procuran los armadores de tales navios es que el capittan y la jente que se embarca en ellos lleven çiruxano u barvero que sea de su satisfaçion y si se les privara de la livertad que en esto se a tenido de siempre aca el testigo tiene para si por çiertto hera exponer a que malograssen el viaxe quando las armazones son de muchisima costta, como es nottorio, y lo es tambien de que meses antes de la proparttida del viaxe a que salen, suelen asi la jente como el çiruxano o barvero reçevir sus prestamos antiçipados y que si entre los naturales barveros o çiruxanos huviesse algunos capaces para este ministerio y viaxe los propios armadores y jente lo soliçitaran, porque no solo los armadores contribuien con su sueldo a los ttales sino es tambien la misma jente, y el llevar en dichos viajes a los berveros o çiruxanos es unicamente para el acçidentte que puede subçeder en el discurso del viaxe que regularmente se tarda de çinco a seis meses en cuiio tiempo estan en la cercania del reino de Dinamarca y siempre se ha tenido presentte la maior o menor combeninçia en la elecçion de barvero, y es tambien constantte y çiertto que en las ocassiones de corsso donde con mas frequençia subçeden los descalabros se han embarcado oficiales barveros no aprovados ni exsaminados por el protomedicatto real como es publico y nottorio y que lo dicho y depuestto de susso es la verdad por el juramento fecho en que se afirmo rattifico y firmo y declaro ser de hedad de quarenta y nueve años poco mas o menos y en fee de ello firme yo el escribano= entre renglones= robustos de salud= ttesttado= y al testtigo= mas entre renglones= aprovados o no por el protomedicatto real= Santiago de Arrivillaga. Ante mi Pedro de Burga.

Documento nº22

Real Cédula autorizando la venta de las mercancías apresadas por los corsario, en especial del bacalao, libres de impuestos (1703)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM 2/12/60)

EL REY. Por quanto por el Capitulo segundo de la cedula expedida en treze de junio del año proximo passado, esta prohibido el Comercio de qualesquiera Mercaderias y generos de Dominios de los presentes Enemigos, y por el capitulo segundo tambien de las Ordenanças expedidas en cinco de agosto del mismo año, para que sirvan de regla a los que armaren en Corso, assi españoles como franceses se dispone que las presas hechas por los Corsistas, se han de vender en los parages adonde se conduxeren, y respecto de que lo dispuesto en la Cedula de treze de junio se opone a lo prevenido en las Ordenanças del Corso, expedidos despues, y de lo mucho que conviene alentar a los Corsistas para que continuen sus Armamentos, de que tanto perjuizio resulta a los enemigos: He resuelto que en llegando a los puertos de mis dominios algun Capitan, sea Español, o Frances y exhibiendo su Patente, y demas despachos legitimos para andar en Corso, se admitan luego al comercio todos los generos de las presas que llevaren, sin mas circunstancia, diligencia o averiguacion, y sin que se les lleven derechos algunos, ni se les causen otras vexaciones; con advertencia, de que en passando dichos generos de presas a segunda mano, que intente introducirlos tierra adentro, los aya de sellar precisamente el Veedor del Contravando del Puerto adonde los huviessen desembarcado, y vendido los corsistas, previniendolo asi en las guias que diere: Por tanto mando a los veedores del contravando de los puertos cumplan lo que viene referido con toda puntualidad advirtiendole que lo contrario me sera de mucho desagrado; y que el bacallao se puede dexar introducir por los Puertos de Mar, con solo el nombre o pretexto de ser presa, sin mas expeculacion, por ser un genero muy necessario para el alimento comun, presidios, armadas y galeras. Dada en Madrid a veinte de março de mil setecientos y tres. YO EL REY. Por mandado del rey nuestro señor. Don frnacisco Daza. Concuerta con la Cedula original que para en esta Secretaria de Guerra de Mar.

Documento nº23

Reglamento de levas de marinería elaborado por el general don Antonio de Gaztañeta para su aplicación en Gipuzkoa (1717)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/65)

A la Mui Noble y Mui Leal Provincia de Guipuzcoa en cumplimiento de la orden de SM que la he comunicado para arreglar las levas y reclutas de marineria atendiendo a la suavidad combeniente y a la observancia de su fuero propongo los medios siguiente =

Lo primero que en todos los puertos maritimos de esta Provincia [ha]ga la Diputacion que los vecinos y moradores de cada una que fuere de la profesion de mar esten asentados en el libro de las cofradias de mareantes como lo tienen de costumbre.

2 Que quando el Rey havisare a la Provincia que haga reclutar a la gente de mar y esta orden viniere a los ministros de marina destinados a este fin estos participen a la Diputacion la orden con que se hallan y el numero de la gente que repartieren y que la Diputacion de las ordenes combenientes al comisario o comisarios que tubiere destinados para este fin y conformes procuren primero en las mismas republicas de los puertos de mar los que voluntariamente quisieren sentar las plazas y si de esta suerte cumpliere el numero de la gente que se pide no sera menester hacer otra diligencia.

3 Quando el numero de los voluntarios no sea suficiente para el cumplimiento de la recluta devera la Diputacion para que se cumpla disponer su repartimiento a cada republica maritima sin excepcion de ninguna segun le pareciere mas comodamente regulando y havisando a cada republica de puerto de mar los que tocaren y echa esta reparticion sus justicias deveran dar quenta a la Diputacion para que prevenga a los ministro de marina les formen sus asientos y se les entreguen las pagas que el Rey manda dar (segun estilo) con seguridad de sus fianzas y les señalen el tiempo en que deveran acudir para el embarco a VS.

4 Quando se hiciere la recluta de la referida gente de mar se devera arreglar por los ministros de marina el numero de los que han de servir con plazas de artilleros de marineros de grumetes y pajes como asi mismo si el Rey pidiese algunos para oficiales como de thenientes primeros y segundos pilotos contramaestres guardianes condestables carpinteros galafates toneleros y armeros teniendo especial cuidado sean graduados los mas peritos expecialmente los que se destinaren por oficiales.

5 Y por quanto es necesario que se crie gente para en adelante y no pueden ser todos inteligentes se previene que la tercia parte de el numero de la recluta puede admitirse de gente nueva con calidad que sepan vogar un remo y que sean de cuerpo y anima proporcionado para que se abiliten entre los practicos inteligentes siendo estos nuevos admitidos en plazas de grumetes y pajes y algunos pocos entre los marineros dejando esta regulazion a la prudente consideracion de los ministros de marina y comisarios de la misma Provincia.

6 *Que a la gente que asi reclutare y se les fuere asentando las plazas se les devera prevenir que el tiempo de su servicio haia de correr a todos no de el dia en que se les sentare las plazas sino desde el que el Rey les ordenare desde el qual deveran ser alistados con el socorro diario que el Rey les señalare a cada uno para su manutención y el cumplimiento del tiempo segun las pagas que recevieran contarase para toda la recluta igualmente desde el dia que fueren señalados por los ministros.*

7 *Que ninguno de los de la recluta podra pretender ni pedir mas pagas que las que el Rey señalare y mandara se den adelantadas pues la voluntad de SM es pagarles puntualmente todo el tiempo de su servicio hasta el mismo dia en que hubieren cumplido la campaña y pagandolos enteramente quando les despidiere se les dara ademas su papel de resguardo de haver cumplido enteramente para que nunca se les haga cargo de fugitivos como se ha practicado y queda acordado y establecido en los oficios de la armada real de el oceano en la ciudad de Cadiz.*

8 *Que concluida la campaña y quedando los vageles de la armada en ynbernada se les dara a los marineros para que se restituian a sus Provincias embarcacion y los vastimentos que se consideraren combenientes a este fin o ytenerarios para que puedan restituirse p[ronto] (ILEGIBLE) y su socorro diario regulandoles el tiempo que necesitare cada uno en restituirse a sus casas.*

9 *El Rey tiene resuelto y puesto en practica que en todos los vageles que navegaren en la carrera de las Yndias asi en los galeones de tierra firme como en las flotas de Nueva España en sus vageles de guerra y marchantes como asi mismo en los que despachare de havisos y navios sueltos de registro sean preferidos los que hubieren servido al Rey en los vageles de guerra de su armada real de el oceano y que ninguno se prefiera a estos quando quisieren ellos embarcarse.*

10 *Que quando hubiere reclutas de esta calidad, si algunos naturales de esta Provincia aunque no sean de las republicas de los puertos maritimos quisieren sentar plazas entre los nuevos como sean [pocos] de quienes se podra esperar su abilitacion se podran admitir para el aumento de la Marinería que tanto combiene al servicio del Rey y causa publica.*

11 *Quando el Rey pidiere la recluta en el numero crecido que no podria superar la Provincia podran conferir los ministros de marina con la Diputacion y sus comisarios el modo mas suave y de conformidad para presentar a SM lo que mas combenga.*

12 *Que para que las pagas que anticipa el Rey queden en qualquiera lance asegurados a favor de la Real Hazienda deve quedar establecido por ley que cada Marinero ha de presentar y asentar en los libros por su fiador un hombre conocido del Pais o que se fien unos a otros los marineros como no sea reciproca esta fianza para que de esta manera cobre el Rey de el fiador el dinero anticipado en especie o en el servicio de el marinero que hizo la fianza y que ademas el marinero que falto o que volviere al Pais sin lizenca lexitima sea preso y condenado por delito a que a la disposicion de los ministros de la marina sirva a SM por un año y sin sueldo en navios de su real cuenta.*

Motrico veinte y tres de noviembre de mil setecientos y diez y siete años= don Antonio de Gaztañeta.

Documento n°24

Reglamento elaborado por don Pedro de Aguirre y aprobado por la Provincia para la regulación de los fletes (1728)

(A.G.G.-G.A.O., CO MCI 2754)

MN y ML Provincia de Guipuzcoa. He visto este memorial y las leyes de el reino y cédulas que cita puntualmente ; la ejecutoria litigada desde el año pasado de mil seiscientos y ochenta y tres hasta el año de seiscientos y ochenta y seis ante las justicias de VS y la Chancilleria de Valladolid entre VS y Santiago de Arrivillaga de la una parte y de la otra Roberto Lortin ingles y Guillermo Flancan y compañía: sobre la preferencia de naturales de VS en las cargazones de las naos a los extranjeros; diferentes decretos de el mismo año de la Diputacion de VS y de Junta General sobre el mismo asunto; y el Capiulo 8 Titulo 19 de los Fueros de VS; y habiendo considerado el caso y conferido con algunas personas practicas e inteligentes en el comercio y navegacion me parece lo siguiente:

1 Primeramente que los capittanes o maestros de navios que quieran tomar carga en qualquiera puerto de VS han de estar obligados y deveran publicar su viage poniendo carteles en los parages acostumbrados declarando su nombre, residencia y el nombre de la embarcacion, el numero de sus toneladas, de cañones y marineros y la cantidad y reales en que se obliga a llevar desde estos puertos a los de su destino cada tonelada, cada quintal, cada saca de lana y demas generos con toda estension y claridad.

2 Que si dentro de los tres dias primeros desde dicha publicacion y fijacion de cartteles no pareciere pretendiente y opositor a la carga referida no devera ser atendida y se desestimara dicha pretension y oposicion echa despues que es pasado en termino referido de publicacion y fijacion de carteles.

3 Que para que sea atendida dicha pretension de carga y oposicion para la preferencia aunque se haia echo dentro de el termino de dichos tres dias ha de ser con las condiciones y calidades precisas siguientes y no sin ellas.

4 Que el que hiciere la dicha oposicion a la carga ha de obligarse en forma con todas las seguridades correspondientes devidas a que llevara por el tanto, esto es por los mismos flette, sombrero y aberias.

5 Que recibira dicha carga y partira con ella para el mar dentro de quince dias de trabajo pena de pagar todos los daños y perjuicios y de pasar y llevar a su costa dicha carga a bordo de el navio que devia llevarla o a otro navio que quisiere y mandare el dueño o comisario de la carga: estando el navio referido y embarcacion en alguno de los puertos de esta costa y jurisdiccion.

6 Que para concederse y ser preferido dicho opositor a la carga dentro de el termino de dichos tres dias desde la publicacion haciendo la obligacion expresada devera en tiempo de paz con las potencias maritimas tener y presentar un navio que por lo menos tenga ciento y

cinquenta toneladas y no menos; y habiendo de doblar y pasar el cabo de Finisterre de vera llevar diez y seis cañones montados ademas de los pedreros, esmeriles y demas aderentes; y la gente necesarias y correspondiente para su manejo, defensa y fuerza; y en tiempo de guerra con qualquiera de las potencias referidas y para qualquiera navegacion de vera ser el navio de duscientas y cinquenta toneladas por lo menos y tener montados veinte y quatro cañones ademas de los pedreros, esmeriles y aderentes. Con declaracion de que para la navegacion de quarenta o cinquenta leguas en contorno y de distancia han de ser preferidos los navios y embarcaciones de naturales aunque no tengan las toneladas y cañones referidos, teniendo y cumpliendo con las demas condiciones y declaraciones expresadas.

Y ultimamente que subcediendo el caso de estar en carga navios con un mismo destino en qualquiera puertos de esta provincia y oponiendose a la carga algun natural u otro qualquiera de vera ser preferido el que tubiere todas las dichas calidades contenidas en dicho Capitulo 8 Titulo 19 de los Fueros: con declaracion de que mediante dicha oposicion no se han de ocasionar ni tendra el dueño de la carga gastos ni perjuicios algunos mas de los que tendria cargando en el otro navio: cuios gastos ha de pagar y han de ser de cuenta de el armador que se opusiere y de vera llevar de dichos puertos la carga a donde estubiere su navio asegurando el valor de ella y a su costa. Asi lo sienta. Marquina y junio 11 de 1728. Licenciado don Pedro de Aguirre.

Documento nº25

Reglamento de la Compañía Ballenera de San Sebastián elaborado por el Consulado (1732)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM, JD IM, 2/12/72)

Su Magestad (Dios le Guarde) sirvió de dar que fuesen pagados los créditos de[bidos] a los Armadores o havisado-(ROTO)-res de los siete navios afletados en esta ciudad de Sansebastian el año de 1718 para la campaña y expedición de Cisilia destinando la satisfacción en los derechos que produjesen los frutos que retornasen los navios de la Real Compañía de Caracas; con expresa obligación de emplear el importe de dichos créditos en otros navios para la pesquería de vallas formando Compañía pública en dicha ciudad de Sansebastian a que se obligaron los armadores por sí y en nombre y representación de sus interesados empeñando a este Consulado a recurrir a esta ciudad para que se interpusiese con esta MN y M Leal Provincia de Guipuzcoa por cuos favorables oficios para con SM ha llegado ya el caso de haberse cobrado en la ciudad de Cadiz dichos créditos que importan 901.134 reales y 32 maravedis de vellón de los cuales se deben deduzir 179.634 reales y 32 maravedis también de vellón que devengaron los equipaxes de dichos siete navios; y con este descuento restan liquidos para la formación de esta compañía 730.500 reales de vellón que hazen 48.700 excudos de a 15 reales de vellón; y por que dichos armadores he interesados han repetido su recurso a este Consulado con la representación de que erixa y forme esta compañía debajo de las reglas que tubiere por mas conbenientes para que se de el devido cumplimiento a las reales hordenes de SM al publico la noticia de ellas para los que quisieren interesarse ya los naturales y demas jente de marina de los dominios de SM el exercicio ha que los impele su natural inclinacion se forman las siguientes.

Reglas

1ª

Formase esta compañía en cumplimiento de las reales ordenes de SM y para su mayor servicio en esta MN y M Leal ciudad de San Sebastian devajo de la proteccion y amparo de Nuestra Señora del Choro Madre de Dios y Nuestra y en su reverencia y protestacion del rendimiento de esta Compañía para que la alcance felices sucesos; y en sufraxio de las venditas animas del purgatorio deveran los directores que fueren nombrados hazer rezar una misa en cada semana por cada uno de los navios que despacharen a la pesquería de vallas durante sus viaxes en el altar mayor de la yglesia parrochial de Santa Maria alternando en este altísimo sacrificio todos los señores sazerdotes de esta ciudad (si gustaren).

2ª

Han de ser comunes a los interesados todas las ganancias y perdidas que produxere la pesquería de vallas y otros cuales quiera viaxes que emprendiere la Compañía con resolucion de la Junta General.

3ª

Cada accion en dicha compañía ha de ser de a cien excudos de plata de a quinze reales de vellón; y los que quisieren interesarse en ella han de acudir a los Directores que fueren

nombrados para que les entreguen firmadas las acciones precediendo la paga de ellas al thesorero o depositario que assi mismo fuere nombrado.

4ª

Para poder dar un principio que prometa favorables progresos y buen fin se considera nezesario el fondo o capital de cien mil excudos de a quince reales de vellon; y no siendo mas de (ROTO) [es]cudos de dicha especie los que ai (ROTO)-tes, puede y deven admitirse en esta Compañia 513 acciones que hazen 51.300 excudos con que se completa el fondo o capital de los 100.000; para cuiá execucion se señala y prescribe por termino preciso por lo que insta el tiempo para el apresto del viaxe del año de 1733 hasta el dia 31 de diziembre proximo venidero.

5ª

Ningun interesado podra pedir por sus acciones dinero ni otro efecto alguno a la Compañia, pero le sera libre y lizito ceder o vender todas o parte de sus acciones a quien gustare; mas ha de ser haciendolo constar a la Direccion; para que tomando la razon en un libro que para este efecto deve formar se eviten inconvenientes y confusion; y las cesiones o ventas que se hiciesen sin esta circunstancia seran tenidas por nulas.

6ª

Señalase el dia 3 de henero prosimo venidero del año de 1733 para junta general de interesados que deberan concurrir a las 9 horas de aquella mañana en la sala del Consulado, para informados primero de los Directores assi del fondo que hubiere juntado como de las providencias y dilixencias que hubieren anticipado para el mas breve principio del viaxe de los navios, determinar y resolver quanto se tubiere por combeniente.

7ª

Los que podran y deveran concurrir a las juntas generales y particulares han de tener de propio caudal el interes de ochocientos excudos en ocho acciones (que es lo mismo) tendran vn voto. En este supuesto el que interesare en mil y seiscientos excudos tendra dos votos; y el que en dos mil y quatrocientos tres, y a esta proporcion el que tubiere mas, deviendo llegar siempre vn voto a ocho acciones.

8ª

Los ausentes o lexitimamente impedidos podran votar por poder otorgado ante escrivano y testigos; pero se advierte que el interesado que no tubiere por lo menos veinte y quatro acciones o dos mil y quatrocientos excudos no le podra otorgar sino a favor de otro que tenga voto en esta Compañia que se compone de ocho acciones como queda dicho; pero teniendo tres votos o mas podra otorgarle a favor de quien gustare aunque no sea interesado en la Compañia como sea vasallo de SM.

9ª

Los Directores deven tener conozimiento y practica en este comercio de la pesqueria de vallas; y mantener siempre existentes sin ceder ni vender en la Compañia el interes de diez y seis acciones o mil y seiscientos excudos.

10ª

En cada año de vera haver dos juntas generales de interesados en los dias que señalaren los directores; la primera por junio y la segunda por diciembre para enterarse en ambas del estado de la Compañia y de las providencias que deben tomar.

11^a

Respecto de haver al presente (ROTO)-do que queda expuesto de 48.700 excudos; y no ser justo que este muerto hasta el año venidero de 1734 no pudiendo ni deviendo perderse instante por lo executivo del tiempo para el viaxe del año de 1733, deveran los Directores que ahora se elixieren aplicarse con la mayor posible eficacia a la compra de navios a proposito y sus armamentos y aprestos aunque sea en numero de tres; para que se supone vastante fondo; y si en este intermedio se juntare mayor, se estenderan hasta donde alcance; pero no consumiendole enteramente por ser nezesario alguno para las providencias del año siguiente.

12^a

Sera de la obligacion y cargo de los Directores elixir capitanes, pilotos, contramaestres arponeros y demas oficiales que nezesitan los navios, segun la practica que ha havido en esta pesqueria de vallas; para cuio fomento y facilitar la recluta de marineria ydonea para este tan importante viaxe, se dara a todo el equipaxe incluso capitanes y oficiales la mitad de la grasa que truxeren, extirpando y extinguiendo los abusos que despues del año de 1718, en que falto la navegacion de los naturales han introduzido los estrangeros para atraer a sus navios a los marineros de esta Provincia.

13^a

Considerandose nezesarios tres directores para el man[tenimiento, arma]mentos o aprestos de los n[avios] salidas sus bueltas la venta o espendio de las pescas y otras ocurrencias se nombraran por tales a don Juan Claesens Sebastian de Ollo y Francisco Ygnacio de Goicoechea todos vecinos de esta ciudad señalandose por ahora a cada uno a ciento y cinquenta excudos de salario anual dejando al arbitrio y consideracion de las juntas generales el aumentar o moderar dicho salario como tambien el numero de los Directores; y el nombrar nuevos siempre que juzgaren conbenientes para la utilidad y aumento de la Compañia.

14^a

Deviendo haver tambien un thesorero o depositario en quien pare el caudal y fondo de la Compañia y un secretario para todas sus ocurrencias y subscribir las acciones de los que se interesan en ella, se nombra por tal thesorero o Depositario a Don Joseph de Goicoechea con salario anual de ochenta excudos, y para secretario a Joseph de Carrion con quarenta excudos de salario al año, reserbandose assi mismo a las juntas generales el aumentar o disminuir dichos salarios como tambien el hazer nuevos nombramientos.

15^a

Siendo consiguiente a la conserbacion de la Compañia a la justificacion (que se supone) de los Directores y a la satisfacion de los interesados el [reco]nozimiento de las que[j]as (ROTO) a que en estos principios se evita[sen en lo] posible gastos y salarios, devera la primera junta general nombrar para revissores de las quantas que dieren los Directores a

tres de los que en ella tubieren un voto a lo menos; y que sean intelixentes y practicos en ellas; cuiio nombramiento subsistira hasta la siguiente junta general, la qual hara nuevo (si la pareciere) para el año proximo venidero.

Todo lo qual se haze presente a fin de que las personas de el reyno que quisieren interesarse en esta Compañia puedan dar aviso de la cantidad a los Directores de ella segun se previene a la regla tercera para que estos dispongan el modo de el recibir y la entrega de las acciones.

Documento n°26

Memorial remitido por la dirección de la Compañía Ballenera de San Sebastián a la Provincia en que se propone un reglamento de las soldadas de los marineros empleados en las pesquerías transoceánicas (1732)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/72)

Haviendose malogrado, como se sabe [los navios] valleneros que havia en esta ciudad en la campaña del año de 1718 en Cisilia de cuios [cos]tos y pagamentos resulta la formacion de la Compañia; siguiose en el siguiente de 1719 la imbasion de las tropas de SM Christianissima de esta Provincia. Estos dos sucesos imposibilitaron a los naturales de esta Provincia la continuacion de la pesqueria de vallas; lo que alento a los de Labort, Baiona y otros lugares a aumentar navios, atraiendo a los naturales de esta Provincia con ofertas de aumentos aereos, y tambien reales, a algunos; desde quando han navegado y navegan desde Baiona, San Juan de Luz, y el Pasaxe, ymberrando en este ultimo por la seguridad del puerto; y por que creze cada dia el numero de sus navios faltandoles equipaxe han introducido en estos ultimos años los abusos de añadir a los capitanes y oficiales (ROTO) y gratificaciones, y franquear al equipaxe, todo el dinero que quieran a la gruesa, con la seguridad de que no se les reputara por deuda, con el aumento de 25 por 100 por el riesgo a gruesa ventura, en el caso que no traigan pesca, lo que jamas se oyo, y practico, de que resulta, la presumpcion, no vana y sin fundamento, de que, la falta de pesca que se padece, nace, de las pocas dilijencias, y menos aplicacion del equipaxe, por que lleva, ya echo el viaxe desde casa, respecto del mucho dinero que toman a gruesa, y de las adealas, o gratificaciones con que los enganchan los estrangeros; y por que han aprendido con la esperiencia que los ofrezimientos de aumento de sueldo eran aereos; pues aunque trugesen carga entera nunca tienen que cobrar, porque los ofrezimientos se havian de cumplir de la mitad de la carga, a que jamas podian llegar aquellos; atentos (ROTO) hallaron mexor quenta en las (ROTO) gratificaciones; y con este desengaño [se re]cela que no cumplen con su obligac[ión de] pesca; y de no suprimirse este abuso, reduciendo esta navegac[ión] a la practica que tenia hasta el año de 18, puede la Compañia justamente temer, en vez de su conserbacion y aumento, su ruina y hestincion, para cuió remedio, se propone lo siguiente.

Lo primero nombrando la Direccion de esta Compañia los capitanes y demas oficiales para cada navio, sera de su obligacion y encargo, como de los pilotos y contramaestres el formar, de comun acuerdo, la lista de los demas oficiales y equipaxes que necesita cada navio; bien que debera ser aprovada o reprobada, en parte o en todo, esta lista por los Directores.

Lo segundo; aprovado, o corregido, como queda dicho, por la Direccion la lista; sera de la obligacion del capitan, piloto y contramaestre señalar a cada uno, empezando de si mismos hasta el menor grumete, las barricas de grasa que ha de ganar cada uno en la pesca que lograren; y assi mismo deveran hazer nota al otro margen de la lista del dinero que huviese tomado cada uno, con el riezgo regular de 25 por 100 para su satisfacion a buelta de viaxe, al tiempo del ajuste de la quenta limpia, como se practiva (SIC) hasta el año de 18.

Lo tercero; siendo asi que hasta dicho año, regulando los navios de esta ciudad, que

nabegavan en esta pesca, por de 800 y 850 barricas, no llegava el señalamiento de la parte y porcion de las soldadas (hecho por el armador o aviador en lo regular con comunicacion del capitan) sino a cosa de dos quintos del buque o arqueo de los navios; y el dinero que se dava a la gruesa era de 1.200 a 1.300 excudos de plata; oy hazen subir este a 2.000 excudos y las soldadas a 700 y mas barricas; pe[ro no] duplican el arqueo al paso que ellos aumentan las soldadas, nunca pueden hallar la q[uenta] que concibieron al tiempo del ofrecimiento de soldadas, o barricas por ellas lo que ai ha(ROTO) con la esperiencia; y deseando poner esta en razon, complaciendo y ayudando a la jente de mar, se cedera y señalara para el equipaxe de cada navio, incluso los oficiales la mitad de las grasas que truxeren; en la que han de repartir las soldadas que se le señalaren, sin que puedan pretender otra cosa alguna por adeala o gratificazion, ni por otro pretexto. Asimismo, se daran para cada navio armado, con seis chalupas 1.400 excudos a la gruesa y para la que se armare con cinco 1.200 excudos los quales deveran repartir el capitan, piloto y contramaestre de cada navio entre si y su equipaxe, conforme el merito de cada uno, y a proporcion de las barricas que les señalaron pues no es justo que se le de a uno tanto dinero a gruesa que no pueda satisfacerle de buelta del viaxe aunque venga con carga entera; por que sobre defraudar a la Compañia se le impone una ob[liga]cion perpetua.

Lo quarto, a la buelta de viaxe, deve ser de la obligacion de los capitanes, pilotos y contramaestres de cada navio el formar y ajustar quenta de que resulte el credito o deuda de el equipaxe para pagarseles luego si alcanzare y repartir lo que cada uno hubiere de haver; y si fueren deudores tenerlo presente para el viaxe siguiente; de cuia buelta deveran satisfacer como se a practicado siempre; Y devera ser tambien de la obligacion de capitan y demas oficiales de cada navio, hazer entrega por el imbentario que se hizo a la salida, de todo, lo que se les dio para el viaxe; y si durante el, se consumiere, rompiere o se perdiere alguna cosa, devera el oficial, a cuijo cargo estubiese lo consumido, rompido o perdido, dar quenta al capitan quando sucediere para que lo note; y de lo que no se restituire o faltare sin esta circunstancia, se le hara cargo al oficial a cuijo cuidado estubiese lo que faltare.

Documento n°27

Petición presentada ante el tribunal del Consulado de San Sebastián por los armadores balleneros particulares de que se les devuelvan las multas y fianzas que se les habían aplicado a consecuencia del incumplimiento del reglamento de soldadas establecido entre los armadores particulares guipuzcoanos y labortanos y la Compañía Ballenera de Donostia-San Sebastian (1733)

(A.H.N., Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de cámara de Vicario. L. 29952 Exp. 6.)

Señores Prior y consules

Joseph de Azcarraga en nombre de don Juan Anttonio Cardon, Marttin de Zavaletta y el capitán Domingo de Salaverria, parezco ante Vms como mas haia lugar, aora que a mis parttes se a echo nottoria la real orden de SM de fecha de treinta y uno de marzo en razon de la real aprovazion pedida por VMs del reglamente formado por los Directtores de la Compañia de la Pesqueria de Ballenas, señalando los socorros y gratificaciones que se avian de dar a los equipages de los navios que se empleasen en dicho comercio, su thenor y del autto con su vista por VMs provehido. Digo que VMs se an de servir como en dicha real orden se manda a VMs por SM que oiendo a mis parttes en sus defensas determinen conforme a justicia en razon de los autos formados; y aciendolo asi y viendo conforme a derecho VMs se an de servir de mandar bolver y restituir a mis partes las cantidades en que fueron condenados por su autto de trece de marzo proximo pasado absolviendoles de lo pedido y deducido por los Directtores de dicha compañia y se deve hacer asi por lo que de los autos resultta dicho y alegado a favor de mis parttes que he por expreso general y siguiente= Y porque dicha real orden tiene dos parttes, una de aprovacion del referido reglamente, y otra del procedimiento echo por VMs contra mis partes y condenacion echa por el referido autto de trece de marzo= Y por que en quantto a la primera parte SM a sido servido de aprobar dicho arreglamente para que de aqui en adelante se observe tan exactta y puntualmente como lo deven ser sus reales ordenes; empero por lo que mira a la contravencion que resulta de los auttos, manda SM sean oidos mis partes en sus defensas y se determine conforme a justticia= Y por que de aqui nace que el dicho autto de VMs de trece del corriente en que mandan VMs que acavada la instancia pendiente en colegas en virtud de apelacion interpuesta por mis parttes el dia diez y seis de marzo, es contra la dicha real orden, pues en ella que es posterior a la apelazion y actuado se manda a VMs oir a mis partes en justicia en sus defensas, y es necesario cumplan VMs con esta real orden y oigan a mis partes en su derecho, y en virttud de esta real orden comettida a VMs esta derogada la apelacion a colegas, y es preciso oir a mis partte en sus defensas por los terminos de derecho, y es igualmente contra dicha real orden lo mandado por VMs el que ebaquada la insttancia de colegas se entreguen a VMs losw auttos para archivarlos que no llegue el caso asta oir a mis partes determinar y executtoriar y sobre que se declare asi y deven ser mis partes oidos en su defensa conforme a derecho formo articulo con devido pronunciamientto= Y por que alegando en lo principal y en la defensa de mis parttes que dicha real orden dispone, es asi que ninguna ciudad, republica, cofradia, ni compañia formada y que se formase tiene auttoridad conforme a las leies reales de formar decrettos y

estattuttos que obliguen a su observancia ni a las penas que se inpusieran y entonces tendran fuerza quando SM los confirmase y aprovase, y la razon es porque es de la suprema regalia el hacer leies, especialmente penales, lo que se ve por esperiencia sin cosa en contrario que qualquiera decreto echo por ciudad o republica no cave poner en egecucion asta que SM o su real consejo lo confirme, lo que igualmente se a practticado en el tribunal del consulado cuios decrettos no se an puesto en execucion asta su confirmazion= Y por que sin duda alguna mira a este fin la dicha real orden en la parte que manda que de aqui adelante se observe puntualmentte dicho reglamento enpero por lo que mira a al contrravencion suia manda oir a mis parttes en sus defensas y determinar en justicia y si no mirase a esto a vista de estar mis parttes confesos en la contravencion era ocioso mandar fuesen oidos, pues tubo SM presentes los autos por remision de Vms= Y por que es igualmente constante que en caso de trattar republica o comunidad o compañia de poner en egecucion lo resueltto y decrettado con recurrir al real consejo se despacha real provision para que no se execute lo asi decrettado asta que el real consejo vea y determine sobre la aprovazion o no lo que nace de la disposicion de las leies reales que llevo alegadas de que resulta no ha tenido dicho reglamento fuerza alguna, ni de ley asta aora que SM le ha aprobado con la calidad para en adelante, a que es consequiente la restituzion de multtas que llevo pedida= Y por que no envaraza a lo referido el que los dichos don Juan Anttonio Cardon, Marttin de Zavaletta y Joseph de Yerovi hubiesen intervenido en dicho arreglamiento, por ser ciertto que esta intervencion contiene en si la calidad de la aprovazion por SM y en el interin no obliga, y asi esta estimado por dicha real orden, lo que se ve practicamente de que sin envargo de decreto o decrettos de una republica con penas asta su confirmazion por SM o su real consejo nada es exsequible (SIC)= Y por que en lo que mira al dicho Joseph de Yerovi no resultta contravencion alguna (aunque quando hubiese no seria exsequible la multa por lo que llevo alegado) y aunque el dicho capitán Domingo de Salaverria que hizo parte de la gente consta excedio ignorando el thenor del arreglamiento no haver concurrido ser domiciliario de Francia es sin duda no incurrio en la multa= Y porque alegando sin por juicio de lo referido y a maior abundamiento aunque sin necesidad es ciertto que dicho arreglamiento se hizo asentandose porseguro su observancia por todos y por los armadores de San Juan de Luz, pero se reconocio luego lo contrario pues los de San Juan de Luz fueron los primeros que contravinieron excediendo al arreglamiento en los expressados y anticipando gratificaciones con la mira de la mejor gente para equipar sus navios, a cuiu vista y de la mucha importtancia de la calidad del equipaje se allaron mis parttes precisados a executar lo mismo= Y por que es igualmente ciertto que los mismos directtores an contravenido a dicho arreglamiento excediendo en los prestamos como se provara= Y por que dichos directtores compraron el navio San Juan Bautista, su capittan Marttin Galvarreta, vastimenttado por el vendedor de todo lo neçesario siendo unicamente de cargo de los directtores los enprestidos de la gente y gratificaciones y en dichos vastimenttos se comprende el aguardiente necesario para enfermos y lo que se a estilado dar al equipaje en las faenas de beneficiar la ballena y de temporal como dio el dicho vendedor, enpero los dichos directtores an sobreañadido una barrica de aguardiente para reparttir entre los marineros alibiandolos con esto de parte del precio de coste de tres a quatro pesos que a cada uno le avia de tener el aguardiente que estilan llevar para su regalo ademas de lo que les da el navio, lo que es mas perjudicial y contra el fin del arreglamiento a evitar abusos, por ser ciertto que el marinero de lo que gana deve integrar el enprestido pero no semejante gratificazion= Y porque el arreglamiento echo por los armadores de San Juan de Luz se

diferencia al de esta ciudad, asi en la pena que es de mil libras que hacen ducientos y cinquenta excudos, como en el modo de grattificaciones de oficiales, pues en el de aca se les señala de la canttidad de barvas que rendiere la pesca y en el de San Juan de Luz en barricas de grasa que es mas ventajoso y motivo para atraer asi los mejores arponeros y aunque para evitar este inconveniente el dicho Marttin de Zavaletta propuso al tiempo del arreglamiento se diese providencia para que conforme está prevenido por real cedula se inpidiese a los arponeros y marineros naturales el envarcarse en navios de Francia asta que se complettasen los de esta ciudad no se hizo aprecio ni se dio providencia= Attento a lo qual y demas favorable pido y suplico a Vms provean y juzguen como llevo pedido justicia y costas=

Ottrosi respectto de que la detterminazion sobre lo que llevo alegado es de punto de derecho sin conexion a comercio= Pido y suplico a Vms que conforme a la nueva ordenanza de la Casa que manda determinar con asesor quantto mirare a puntto de derecho se sirvan de determinar lo deducido y pedido en este pedimiento con el asesor de la Casa so la nulidad que de lo contrrario prottесто pido utt supra=

Ottrosi digo que en igual espediente por contravenzion de arreglamiento por Manuel del Cerro fueron Vms servidos de darle licencia para salir su navio a la pesqueria devajo de fianzas, y respectto de que es igual la causa: pido y suplico a Vms manden que entreguen a mis partes las canttidades depositadas devajo de fianza depositaria que en su nombre ofrezco sin perjuicio de las defensas y derechos de mis partes pido ut supra= Joseph de Azcarraga.

Que estas parttes juren si esta peticion es dipuesta o no por abogado= Lo mandaron assi los señores Prior y consules de el Consulado de esta ciudad de San Sevastian en audiencia de veinte y dos de abril del año de mil setecientos y treinta y tres= Vildosola, Lazcano, Ante mi Joseph de Carrion.

Documento n°28

Informe sobre el abastecimiento de sidras de la flota pesquera labortana, remitido por los alcaldes de Donostia-San Sebastian a la Provincia (1755)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM 2/23/39)

M.N. y M.L. Provincia de Guipuzcoa

Señor

Con la veneracion que debemos, hemos recibido la carta que VS se sirbe escrivirnos en fecha de 27 del mes ultimo y en cumplimiento de las ordenes que por ella gusta comunicarnos hemos informado al Rei (que Dios guarde) por mano del ylustrisimo señor conde de Balparaiso dirigiendo al efecto a S.Y. copias autenticas del capitulo 2º, titulo 21 de los Fueros de VS y de los numeros 145 y 146 de las ordenanzas municipales de esta m.n. y m.l. Ciudad confirmadas en el campo de Baza el 7 de julio de 1489 por las catholicas Magestades de los señores Reies don Fernando y doña Ysabel de feliz recordacion cuios contextos se han guardado exactamente siempre que no han faltado los perjuicios frutos a la indispensable manutencion de la tropa que guarnece este presidio y a la de los vezinos de la ciudad.

Testigos son señor de esta verdad dos Reales egecutorias que guarda esta Ciudad logradas con VS y la Cofradia de los Mareantes los años de 1570 y 1576 como tambien las repetidas psteriores disputas que ha ventilado con los lugares de San Juan de Luz y Ciburu (que siempre han supuesto aunque sin verdad estar en la practica de que puedan abastecer sus naves de la mitad de sidra de su propio Pais) que VS decidio el año de 1680 conformandose al dictamen de los licenciados don Antonio de Echanagusia, don Joseph de Lazcaibar Balda y don Martin de Urquiola en cuia virtud ordeno VS a la ciudad cumpliese e hiciese cumplir su privilegio en orden a compeler a todos los navios extranjeros (particularmente a los labortanos) a que precisamente se abituallen de sidras y chacolines de la cosecha de vezinos de dentro de la cerca y muro de esta ciudad. Y aunque al finalizar el año de 1682 y principiar al de 89 pretendieron aquellos lugares embarcar la mitad de el brevage del que producen sus tierras, se nego la ciudad a su pretension no obstante ser esta acompañada de la amenaza de sacar los navios al puerto de Socoa a que igualmente dio respuesta la ciudad.

Estas negaciones conxeturamos serian causa de que por algunos años dejasen los franceses de conducir sus navios a ibernar a estos puertos, arto mas abrigados y seguros que el de Socoa, hasta que en el de 1701 en fecha de 22 de agosto escribieron los citados lugares a la ciudad suplicandola que los exonerase de la obligazion en que los tenia constituidos de haver de tomar de ella las sidras y vinos para sus navios de la pesqueria de ballenas y sequeria de bacallao y de la sugesion a que queria zeducirlos de descaragar a su regreso parte de carga en dichos puertos, y que vaxo estas condiciones traerian sus navios a que se aprromptasen e ibernasen en ellos, y haviendose la ciudad juntado en concejo abierto de sus vezinosel dia 3 de septiembre despues de una larga disputa y dibersidad de pareceres acuerdo por maioria de votos que los navios de los labortanos pudiesen tomar para su abasto la mitad de las sidras

de su propio Pais, imponiendoles que la otra mitad hubiese de precisamente ser de la de esta ciudad y sin que fuese visto perjudicar por esta determinacion al derecho de la ciudad su privilegio y ordenanza.

El año de 1721 hallandose don Diego de Atocha regidor de esta ciudad en la fortaleza del Pasage noticio a la ciudad el recelo en que estava de que hubiese una fusta bascongada conducido a la canal mas sidras de las que correspondian a dos navios de la misma nacion que para Grolandia se apromptavan en ella y oida su representacion la ciudad en concurso de algunos cavalleros particulares acordo se obserbase el acuerdo del dia 3 de septiembre de 1701 y que si exçedian los tales navios de sus respectibas medias dotaciones obligase el señor correxidor a que restituiesen el sobrante a Francia, y parece se egecuto asi con 80 barricas que se hallaron de mas.

En el de 1725 sospecho igualmente la ciudad hubiesen los balleneros tomado maior parte de sus brevages de la cosecha de Labort y mando a su Regidor Alcaide de la torre de el Pasage no permitiese a los navios la salida hasta que sus capitanes o encomenderos justificasen haver tomado la mitad de su abasto de licores de los cosecheros ciudadanos y esta justificazion se hacia por juramento que prestavan los vendedores.

En el siguiente de 1730 fecha de 21 de henero obtubo la poblacion de Alza real egecutoria del numero 145 de la ordenanza municipal de la ciudad en sala de oidores de la Real Chanzilleria de Valladolid y en el de 1732 en su virtud el señor don Miguel de Ysunza Quintana Dueñas que al tiempo era corregidor de VS embargo porciones de sidra que cinco de doce navios que se hallavan en la canal del Pasage proximos a la pesca havian recibido conducidas de su reino poniendo en prisiones a los contra maestres que los guardavan y por mucho que mediaron personas de caracter y distincion con el aquel cavallero no obtuvieron se suspendiese la egecucion.

Al principio del inmediato de 33 dio cuenta a VS la misma poblacion de otro semejante recelo y mando VS a la ciudad y su Regidor Alcaide la mas exacta observancia de el Fuero, pero informada de la inopia en la ciudad y sus confines reboco VS (por sola aquella vez) su primitiba orden por carta de 9 de febrero en que consintiose proveiesen los balleneros de sidra extraña.

Mui sabida es la grande falta que cerca de dos lustros se ha experimentado en toda la jurisdiccion de la ciudad y los pueblos commarcanos y plubiese al cielo no se hubiesen padecido los efectos lamentables de tan amarga inopia que sin arbitrio para el remedio los han llorado la ciudad y sus vecinos precisados a descuidar de su privilegio y a recibir agradecidos los comestibles ustibles y potables que la escasa mano de los extraños ha querido traerselos como por alquitara tan sin consuelo que era inescusable pagarselos a los precios que a su alvedrio imponia el vendedor, y aun se ve este pueblo en la misma situacion por lo que mira a los dos generos comestible y ustible, haviendose dignado la liversal mano de nuestro Dios y señor favorecernos con abundante cosecha de sidra, pero particularmente se halla estos años ultimos tan ceñida la ciudad en lo respectivo a carnes que o no halla proveedor que se obligue al abasto o lo hace con circunstancias que la tienen en continuo sobresalto, pues prescindiendo de los sumos precios y otras clausulas es ia la regular la de

que se haia de hacer por cuenta de la ciudad si llegase el caso de inhibirse el paso del ganado en el de Beobia, y como al mas leve motibo ocurra la inhivicion recae luego el clamor de el Proveedor y los gastos a la ciudad y a VS los recursos de esta como a su madre mirandose sin otro alivio y considerandose quasi destituida de aquella armoniosa fraternal concordia por cuias fuerzas nos subministrabamos reciprocamente estos utiles precisos necesarios aun en tiempo de guerra las dos provincias vezinas.

Pero bolbiendo al asunto peculiar de que es objeto este nuestro informe y dexando a un lado el referir lo mucho que padece a falta de carbon y leña no parece que devan los acuerdos particulares de la ciudad y disposiciones acertadamente dadas por VS en tiempos de escasez, y que las cosechas no superan a la manutencion necesaria de sus naturales, derogar los Fueros de VS ni las ordenanzas de la ciudad, pues es lei natural el que cada uno guarde los mantenimientos que les son precisos teniendolos en su casa antes de franquearlos a otro expuesto a sufrir su falta. Asi tambien se hace mui propio del buen Regimen el que haviendo abundancia (como la hai este año gracias al cielo y se espera segun la muestra para el proximo) se valgan los cosecheros de lo que Dios les dio, evitando el que por complacer al vecino se vean en la precision de arrojar la mexor porcion de su patrimonio y de que pende su manutencion, decencia y la de sus familias; y si semejantes conceziones al que acavamos de obedecer han de tener lugar en lo subcesibo en vano sera señor que los hixos de VS se esmeren en elaborar la esteril tierra y que con emulacion de las demas provincias sepan hacer con maravillosa industria de fruto el manzano plantado sobre adusta piedra.

Estas son señor las noticias que nuestro desbello ha podido adquirir hasta haora en los protocolos que en su Archivo conserba esta mui noble ciudad y si fuese de el agrado de VS continuemos el registro obedecemos gustosos, dichosos de nosotros si al exponerlas a la nunca bien ponderada sublime comprehension de VS hallan en ella alguna satisfaccion que nos glorie de haversela dado a VS cuias prosperidades deseamos y con ansias pedimos a dios las dilate muchos años. San Sebastian y marzo 15 de 1755. Señor a la obediencia de VS sus mas rendidos hixos y afectos servidores. Don Agustin Joseph de Leizaur, don Matheo Miguel de Bordachipia.

Documento nº29

Memorial de los fabricantes de remos de Gipuzkoa remitido al Ministro de Marina de San Sebastián a raíz de la prohibición impuesta sobre las exportaciones de remos al extranjero (1790)

(A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/64)

Señor Comisario Ordenador de Marina don Juan Antonio Henriquez.

Don Pedro Marin y don Juan Martin de Larrumbe, vecinos de esta ciudad con el debido respeto exponen que a imitacion de sus antepasados y de inmemorial tiempo han mantenido Fabricas de Remos en esta Ciudad con oficinas aparentes conserbando abundantes repuestos con que han desempeñado en todas ocasiones el apronto de cuantos se han necesitado en los Reales Arsenales a satisfacion de los Ministros que han intervenido en estos encargos despachando al mismo tiempo los remos de dichas fabricas para los reinos de Francia y Portugal como efecto de licito comercio. En el mes de octubre de 1788 interrumpio VS esta libertad embarazando el embarque de 2.000 remos que dicho Larrumbe vendio a don Antonio Tastet para la Real Armada de francia con maior partida, cuja retencion aprobo su Magestad en Real orden de 14 de noviembre del mismo año comunicada a VS por el excelentisimo señor don Pedro Lerena Secretario de Estado del Despacho de Hacienda fundado en ser madera de construccion; y sin embargo de que la espresada Real Orden solo trata de dichos 2.000 remos desde entonces a privado VS su embarque que no sea para esta Peninsula imposibilitando a los exponentes el despacho de las porciones que tenian acopiadas en buena fee y ajustadas con el mencionado Tastet para dicha Real Armada de Francia siguiendoseles el perjuicio que se deja conocer y aun les amenaza maior ruina por que los enseres con que se allan estan espuestos a apollarsen (SIC) en los almacenes e inutilizasen del todo, de modo que en este caso el importe de 10 a 12 mil pesos de remos no les producira cien para consumirlos en el fuego.

Se persuaden los suplicantes que ni la piedad del Rey ni el celo de sus sabios ministros conspiran a que los vasallos sufran semejantes perjuicios y si al contrario segun lo comprueba el oficio en que se dispone que con preferencia se recivan dichos 2.000 remos retenidos o los que de ellos fuesen aparentes para los Reales Arsenales en parte de maior cantidad a fin de que el ynteresado no padezca perjuicio; y en efecto sean comprendidos en los 5.767 remos que acaban de entregar y embarcar para el Departamento del Ferrol; pero como aun asi se allan con mas porciones acopiadas hasta dicho mes de octubre de 1788 no pueden menos de hacerlo a VS presente a intento de precaber los graves daños que les amenaza ofreciendo como desde luego ofrecen a SM todos los actuales enseres a los precios corrientes y acostumbrados y quando no los necesite se les permita su venta como anteriormente para los reinos de España (SIC) y Portugal que son los unicos extranjeros que se han valido de las fabricas de esta ciudad, sin que de ello resulte agrabio al estado atendiendo a los estrechos enlaces y pactos de familia que mantienen ambas potencias con su Magestad.

Como VS a podido obserbar apenas se despacha el valor de 200 ducados al año para las

costas de España y atendidos a este corto consumo y a lo que se emplea en los Reales Arsenales no pueden mantener las fabricas y por lo mismo se an visto precisados a suspender el curso de ellas, despidiendo a sus laborantes y varios de ellos en falta de esta ocupacion se an trasladado ya al reino de Francia a establecer en el este ramo de yndustria.

No se ocultan a la penetracion de VS los incombinientes que la estincion de estas fabricas de remos pueden atraer al Estado y al Real Servicio por que este no allara como hasta aqui el pronto ausilio en las urgencias, assi como en la ultima guerra que le suministraron estas fabricas con prontitud y a satisfacion hasta la cantidad de 37.406 remos de todas clases y 2.760 atacadores, y el Estado en su valance padecera la falta del importe de los que se lleban a Portugal y Francia y acaso se vera en la necesidad de acudir a este ultimo reino estraño en donde con el ausilio de los fabricantes españoles an dado principio a establecer este ramo de yndustria, y si de pronto no se ataja sera dificil precaberlo.

Sin duda el celo de VS se a detenido en que el material de aya silbestre de que se compone el remo (que nunca se a tenido por de construccion) faltara en los Reales arsenales para algunos menesteres, pero se allará mal informado; por que en un monte en que existan 10 mil arboles de aia apenas se encontraran 200 aparentes para remos por las circunstancias que requieren, y los huecos que esta corta porcion deja se buelben a poblar con la simiente de los innumerables arboles que quedan en pie, de suerte que ni al monte ni a ningun otro que necesite de este materal perjudica la corta parte que se entresaca para remos y menos en parages distantes de la lengua del agua de donde se traen los remos, que solo estos pueden sufrir el mucho coste de su conducion que se hace desde 8 a 14 leguas de distancia, y por lo mismo en semejantes parajes que no se hace carbon para fabricas de fierro se ben podrid muchos miles de arboles de aia caidos.

Al contrario sucede en los montes que se fabrica carbon que arrasan todo el monte dejandolo calbo y sin arbol para simiente y esto debia ser mas reparable.

Prescindiendo de todo lo expuesto y de la falta de labor de esta industria a los vasallos de SM que se emplean en labra y conducion de remos alcanza tambien el perjuicio a la Real Hacienda en los derechos que se le pagan en las tablas de Navarra.

Estas consideraciones a parecido esponer a los suplicantes en primer lugar a VS para que su celo al Real Servicio y bien comun del estado se sirba de sus luces. Y reberentes suplican a VS se digne proporcionar uno de los dos medios que solicitan de que se les recivan los remos que en buena fee acopiaron antes de dicho mes de octubre de 1788 para el surtimiento de los Reales Arsenales a los precios corrientes o que se les permita la venta para los reinos de Francia y Portugal hasta salir de las actuales existencias, lo que esperan de la justificacion de VS. San Sebastian, 26 de febrero de 1790- Pedro de Marin, Juan Martin de Larrumbe.

APÉNDICE ESTADÍSTICO

Cuadro n° 1: Arrendamiento de las nasas de Hondarribia (reales de plata)

año	reales de plata
1524	498
1532	1774,3
1566	220
1575	1617
1578	1723,3
1581	2000
1584	2163,3
1587	1781
1590	2134
1593	2037,6
1596	2746,3
1599	1833,3
1602	2725,5
1605	2054,6
1612	605
1615	1375
1618	528
1623	337
1625	357,5
1629	319
1649	0
1659	2269
1663	913,3
1667	1004,3
1671	1226,6
1674	672
1677	642,6
1679	641,3
1681	0
1683	0
1686	726,25
1689	730
1692	772
1693	772
1697	658,4
1700	806,6
1703	953,3
1706	671,6
1709	1100
1712	330
1715	220
1718	822,5
1723	158,3
1726	483,3
1731	104,3
1742	136,6
1745	394,5
1748	310
1751	310

Fuente: A.M.F., C, 2, 1; C, 2, 2; C, 2, 4; C, 2, 5; C, 2, 6; C, 2, 7; C, 2, 8; C, 2, 9; C, 2, 10; C, 2, 11; C, 2, 12; C, 2, 13; C, 2, 14; C, 2, 15; C, 2, 16; C, 2, 17; C, 2, 18; C, 2, 19; C, 2, 20; C, 2, 21; C, 2, 22; C, 2, 23; C, 2, 24.

Cuadro n° 2: Arrendamiento de las nasas y ría de Orio (reales de plata)

año	nasa	ría	año	nasa	ría	año	nasa	ría
1675	88,4	88	1709	205	73,3	1786	130	36,6
1676	88,4	152	1710	62,3	73,3	1787	130	36,5
1677	88,4	152	1711	62,3	73,3	1788	0	38
1678	106	86	1712	62,3	73,3	1789	0	36,5
1679	194	157,6	1713	62,3	73,3	1790	0	36,5
1680	173	135,6	1714	44	73,3	1791	0	36,5
1681	173	135,6	1715	44	73,3	1792	0	36,5
1682	328	143	1716	44	106,6	1793	0	36,5
1683	328	143	1717	44	106,6	1794	0	21,3
1684	328	95,3	1718	80,6	106,6	1795	0	0
1685	328	95,3	1719	80,6	106,6	1796	0	36,5
1686	209	56,8	1720	80,6	106,6	1797	0	51,3
1687	209	56,8	1721	80,6	107,3	1798	0	51,3
1688	209	29,3	1722	80,6	106,6	1799	0	110
1689	209	29,3	1723	80,6	107,3	1800	0	110
1690	293	73,3	1726	80,6	55,6	1801	0	110
1691	293	73,3	1727	80,6	55,6	1802	0	110
1692	293	110	1728	80,6	47	1803	0	110
1693	293	110	1729	0	47	1804	0	110
1694	601	132	1730	0	47			
1695	733	132	1731	0	47			
1696	748	115,5	1732	0	66			
1697	748	128,3	1774	0	12,6			
1698	748	110	1775	0	0			
1699	748	110	1776	0	0			
1700	748	88	1777	0	0			
1701	748	88	1778	0	0			
1702	748	106,3	1779	0	0			
1703	0	106,3	1780	0	0			
1704	601	73,3	1781	0	0			
1705	601	73,3	1782	0	0			
1706	235	132	1783	130				
1707	235	132	1784	130	0			
1708	235	58,6	1785	130	36,6			

Fuente: A.M.Or., 3, 1, 1, 226; 3, 1, 1, 227.

Cuadro nº 3: Ventas de besugo y atún a escabecheros por los miembros, primero de la Hermandad, y después de la Cofradía de San Pedro de Mutriku (reales de vellón)

año	quintales atún	precio/quintal	docenas besugo de cala	precio/docena	docenas besugo de abamporte
1585	todo	12	todo	4	
1605	todo	9	todo	11	
1615			todo	5	1.500
1625	500	11	todo	8	todo
1635			todo	9	
1665			700	7,5	
1675			1.400	7,5	
1695	300	14			
1697			3.000	10	
1704			2.000	10,5	
1705	200	16			
1718			1.500	16	
1725	800	13	1.000	8,5	
1735	600	10,5	1.000	8	

Fuente: A.H.P.G., 1/2587; 1/2597; 1/2601; 1/2605; 1/2614; 1/2639; 1/2649; 1/2668; 1/2675; 1/2680; 1/2686; 1/2691; 1/2697.

Cuadro nº 4: Número de embarcaciones de pesca de Pasai Donibane y sus contribuciones (reales de plata)

año	embarcaciones	no contribuyen	contribución	media	contribuyen más de la media
1591	15		813	54,2	8 (53,3%)
1592	29		1.565,50	54	14 (48,3%)
1593	19		668,6	35,2	9 (47,4%)
1594	23		1.037,50	45,1	9 (39%)
1595	33		2.322,30	70,4	8 (24,2%)
1596	27		1.880,20	69,6	11 (40,4%)
1597	24		631,7	26,3	7 (29%)
1598	20		1.095,30	55	10 (50%)
1599	17		503,7	29,6	7 (41,2%)
1615	29		874,3	30,1	13 (45%)
1616	25		752,3	30,1	11 (44%)
1617	29		825,7	28,5	8 (27,6%)
1618	32		886,2	27,7	10 (31,25%)
1619	25		408,2	16,3	13 (52%)
1620	27		752	28	10 (37%)
1625	35	5	856,3	28,5	11 (31,4%)
1630	21	7	318,2	23	5 (24%)
1635	27	5	591,3	27	13 (48%)
1639	15	1	289,2	21	4 (26,6%)
1640	17		388,3	23	8 (47%)
1641	17	3	445,3	32	7 (41,2%)
1642	17	3	437,6	31,3	7 (41,2%)
1643	17	3	274	19,6	6 (35,3%)
1644	15		176,2	12	9 (60%)
1645	15	1	271,5	19,4	7 (46,6%)
1646	13		274	21	6 (46%)
1647	13	1	219,6	18,3	6 (46%)
1648	10		90,5	9	5 (50%)
1649	12		160,6	13,4	7 (58,3%)
1650	14	2	139,5	11,6	5 (36%)
1651	14	2	132,3	11	5 (36%)
1652	14		180,4	13	5 (36%)
1653	11		316,6	29	4 (36,4%)
1654	14		295,6	21,1	5 (36%)
1655	14	1	356	27,4	5 (36%)
1656	12		369,5	31	5 (41,6%)
1657	12		301,6	25,1	5 (41,6%)
1658	11		195,6	18	5 (45,4%)
1659	13		197	15,1	7 (54%)
1660	15	1	194,5	14	6 (40%)
1661	12	1	229	20,8	5 (41,6%)
1662	13		257,6	20	7 (54%)
1663	13		359	27,6	5 (38,4%)
1664	15		544,2	36,3	5 (33,3%)
1665	12		487,3	40,6	5 (41,6%)
1666	9		149,5	16,6	3 (33,3%)
1667	9		437,3	48,6	3 (33,3%)
1668	10		584	58,4	5 (50%)
1669	13		724	56	6 (46,1%)
1670	12		512,2	43	6 (50%)
1671	9		614,5	68,3	5 (55,5%)
1672	11		491	44,6	5 (45,4%)
1673	9		624	69,3	5 (55,5%)
1674	9		480	53,3	6 (66,6%)
1675	9		581	64,5	4 (44,4%)
1676	9		545,3	60,6	3 (33,3%)
1677	7		410,3	58,6	3 (43%)
1678	8		522	65,2	4 (50%)
1679	10		514	51,4	6 (60%)
1680	9		366,6	41	5 (55,5%)

1681	5		210	42	4 (80%)
1682	6		213	35,5	3 (50%)
1683	7		275,3	39,3	5 (71,4%)
1684	7		161,3	23	4 (57,1%)
1685	9		310,3	34,5	5 (55,5%)
1686	9		303,2	34	4 (44,4%)
1687	8		531,2	66,4	4 (50%)
1688	9		549,3	61	5 (55,5%)
1689	9		590,6	65,6	4 (44,4%)
1690	8		702	88	5 (62,5%)
1691			304,6		
1692			238,6		
1693			331		
1694	9		318,5	35,4	4 (44,4%)
1695	7		289,6	41,4	3 (43%)
1696	8		409	51,1	5 (62,5%)
1697	8		242	30,25	5 (62,5%)
1698	10		354,3	35,4	3 (30%)
1699	12		576,6	48	7 (58,3%)
1700	10		598,3	60	7 (70%)
1701	14		805,6	57,5	7 (50%)
1702	14		1.136	81,1	9 (64,3%)
1703			772,2		
1704			530,3		
1705	8		817	102,1	3 (37,5%)
1706	12		849	71	6 (50%)
1707	11		1.113,60	101,2	6 (54,4%)
1708			786		
1709			499,3		
1710			838		
1711			492		
1712			598,6		
1713			690		
1714			1.104		
1715			838		
1716			493,3		
1717			838		
1718			6,6		
1719			842,6		
1720			1.106		
1721			926		
1722			1056,6		
1723			1.306		
1724			1.329,60		
1725			1.445,30		
1726			800		
1727			650		
1728			1.367,60		
1729			920,5		
1730			1.142		
1731			449		
1732			526		
1733			632,6		
1734			524		
1735			555		
1736			454		
1737			453		
1738			520		
1739			339,6		
1740			86,6		
1741	4		230	57,5	1 (25%)
1765	3		342,3	114,1	2 (66,6%)
1766	3		341,5	114	1 (33,3%)
1767	4		273,2	68,3	2 (50%)
1771	5		940*	188	2 (40%)
1772	6	1	853,3*	170,6	2 (33,3%)
1773	7	1	635,5*	106	3 (43%)

1774	6	3	901,3*	300,4	2 (33,3%)
1775	4		720,2*	180	2 (50%)
1777	4		1.133*	283,25	2 (50%)
1778	5+2		2.117,6*	302,5	2 (28,6%)
1779	4+2		1.605,3*	267,5	3 (50%)
1771	5		940*	188	2 (40%)
1772	6	1	853,3*	170,6	2 (33,3%)
1773	7	1	635,5*	106	3 (43%)
1774	6	3	901,3*	300,4	2 (33,3%)
1775	4		720,2*	180	2 (50%)
1777	4		1.133*	283,25	2 (50%)

Fuente: A.M.P., C, 2, I, 1, 1; C, 2, I, 1, 2; C, 2, I, 1, 3; C, 2, I, 1, 4; C, 2, I, 2, 2; C, 2, I, 2, 3; C, 2, I, 3, 2.

Cuadro nº 5: Evolución general de la flota mercante y pesquera (nº de buques, distribución de su tonelaje por destinos, tonelaje total y nº de buques por tonelaje)

año	nº buques	tonelaje/destino															total toneladas	nº buques/tonelada						
		Andalucía-Indias				Levante			Norte				Pesquerías					A	B	C	D	E		
		C	D	H	I	C	D	E	A	B	D	E	A	B	D	F							G	
1534	80	4	6	4		0	6	9	0	6	10	4	4	9	9			15.042	6	19		37	18	
1553	36		1	4							1							5.370	7	4		16	5	
1558	22		1	4	1										2			5.373				5	17	
1562	73																	13.704	17	14		8	34	
1569				2	3			1								8	11	5	10.040				9	27
1587																					9		2	7
1718	8																							
1728	6																	440	1	4	1			
1751	5																				3			2
1787	49																	12.163	5	6		16	22	
1792	15																	2.092	2	5		5	3	
1796	20																	2.092	2	5		5	3	

A	<60 t.
B	60-100 t.
C	<100 t.
D	100-200 t.
E	>200 t.
F	200-300 t.
G	>300 t.
H	200-400 t.
I	>400 t.

Fuente: LABAYRU, E.J.: *Historia general...*, op. cit., vol. III, pp. 721-733. / A.H.N., Consejos Suprimidos, L.1565. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/11/5 (P5D16); JD IM, 2/11/66; CO MCI, 2754; JD IM, 2/12/79; JD IM, 2/12/117. / A.G.M.A.B., Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina, Sección Compañías de Navegación, Leg.7187.

Cuadro nº 6: Evolución del número de barcos armados para las pesquerías transoceánicas

año	total	balleneros	bacaladeros
1588	2	2	0
1594	7	?	?
1607	?		10
1643	6	?	?
1645	?	?	10
1655	18	?	?
1669	13	?	?
1681	12	8	4
1695	?	?	2
1697	9	9	0
1698	?	?	1
1699	?	?	2
1700	?	?	2
1701	?	?	1
1702	?	?	2
1703	?	?	1
1705	?	?	1
1706	?	?	1
1713	?	?	2
1715	?	?	1
1718	6	6	0
1719/1728	0	0	0
1729	2	2	0
1733	5	5	0
1735	3	3	0
1740	2	2	0
1741	1	1	0
1742/1748	0	0	0
1749	1	1	0
1753	2	2	0

Fuente: DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones...*, op. cit., Rentería 15/25 Abril 1589; San Sebastián 11/21 Abril 1587; San Sebastián 13 Marzo/18 Abril 1594; San Sebastián 18 Mayo/30 Julio 1594. / A.G.G.-G.A.O., R.26; JD IM, 2/12/34; JD IM, 2/12/56; 2/11/66; 2/23/31; JD IM, 2/22/72; CO, MCI, 2453. / A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014. / A.M.N., Col. Vargas Ponce, t. XXII, doc. 61; Col. Vargas Ponce, t. III, doc. 91. / A.G.S., Sección II: Secretaría de Estado, 46.14 Negociación de Inglaterra, Asuntos Particulares, Leg. 7014. / A.H.P.G., 3/2506. / A.M.F., E, 7, I, 30, 12; E, 6, I, 1, 1; E, 6, I, 2, 1. / CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena...*, op. cit., p. 300; SÁÑEZ REGUART, A.: *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*. Madrid: Imprenta de la Viuda de don Joaquin Ibarra, t.3, 1792, voz: Harpón, p. 339; ZABALA URIARTE, A.: "Cambios estructurales...", op. cit., p. 423.

Cuadro nº 7: Número de pesqueros labortanos que invernan en Pasaia (1729-1737)

año	nº barcos	nombres	nº marineros guipuzcoanos	encomenderos
1729	28	<i>San Salvador</i>	3	
		<i>San Alejo</i>	4	
		<i>Los Tres Hermanos</i>	6	Daragorri
		<i>La Diestra</i>	1	
		<i>El Salvador</i>	3	
		<i>Santa Ana</i>	17	
		<i>Santa Ursula</i>	3	
		<i>Santa Ursula</i>	18	
		<i>San Bartolome</i>	21	
		<i>N^{ra}S^{ra} del Socorro</i>	5	Zavaleta
		<i>San Joseph</i>	20	
		<i>San Pedro</i>	7	
		<i>Santa Ursula</i>	11	Cap. Francisco de Elcano
		<i>San Miguel</i>	12	
		<i>San Pedro</i>	31	
		<i>San Juachin</i>	27	
		<i>San Francisco</i>	18	Ángela de Mirubia
		<i>San Juan Baptista</i>	27	
		<i>Del Ay</i>	10	Manuel del Cerro
		<i>Santa Ana</i>	3	
		<i>Santo Domingo</i>	10	Juan Pérez
		<i>San Pablo</i>	2	
		<i>San Juan Baptista</i>	1	
<i>San Juan Baptista</i>	11	Monsieur Fulqui		
<i>Santiago</i>	6			
<i>San Vizente</i>	22			
<i>Jesus Maria Joseph</i>	12			
<i>San Francisco Javier</i>	4			
1737	8			don Miguel de Pedesclaus y don Hugo de Larralde

Fuente: A.M.F., E, 6, I, 1, 1. / A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/23/33.

Cuadro n° 8: Limosnas donadas por los balleneros de Hondarribia a la ermita de Nuestra Señora de Guadalupe (1639-1737)

año	donante	limosna (rs. pta.)
1639/1661		nada
1662	capitán Domingo de Arsu	163
1663/1665		nada
1666	capitán Antonio de Yanci	56
1667	capitán Antonio de Yanci	48
1668/1672		nada
1673	capitán Antonio de Yanci	40
	capitán Miguel de Garaicoechea	30
1674	capitán Antonio de Yanci	40
	capitán Miguel de Garaicoechea	31
1675	capitán Antonio de Yanci	64
	capitán Miguel de Garaicoechea	31
1676/1679		nada
1680	capitán Miguel de Garaicoechea	36
	capitán Juan de Pancorbo	56
1681	capitán Juan de Pancorbo	49
	capitán Francisco de Iriarte	50
1682	capitán Juan de Pancorbo	44
1683	capitán Juan de Yanci	62
	capitán Juan Martínez de Aranibar	64
1684		nada
1685	capitán Juan de Yanci	48
	capitán Miguel de Garaicoechea	30
1686	capitán Miguel de Garaicoechea	40
1687		nada
1688	capitán Miguel de Garaicoechea	20
1689/1696		nada
1697	Juan Nicolás Cardon	110
1698	capitán Martín de Goicoechea	40
1699/1700		nada
1701	capitán Esteban de Bordacho	40
1702/1735		nada
1736	capitán José de Arizmendi	25

Fuente: AMF, E, 4, 21, 12.

Cuadro nº 9: Libro registro de barcos de Zumaia (1569-1585)

1)	2)	T.	registros efectuados											
			1569	1570	1571	1572-X	1574	1575	1577	1580	1581	1582	1583	1585
A	A/1	325		vendida en Sevilla										
	A/2	60				en construcción								
	A/3	220					nueva				vendida en Sevilla 1578			
	A/4	100								nueva	Armada			
	A/5	40/50								nueva	Zumaia			
B	B/1	200	Andalucía	Zumaia	vendida en Sevilla									
C	C/1	100		cargada para Sevilla	Zumaia						vendida en Sevilla 1578			
D	D/1	200	Zumaia	vendida en Sevilla										
E	E/1	80		vendida en Sevilla										
	E/2	60			nueva			vendida en Barcelona						
	E/3	220					nueva				vendida en Sevilla 1575			
	E/4	150							encargada en 1576, entregada en Sevilla 1577					
	E/5	150									constuida en 1580, Getaria con lanas para Rouen			
F	F/1	800			nueva			vendida en Sevilla 1572						
G	G/1	40/50			Zumaia									
	G/2	40						apresada en 1575						
	G/3	80									Zumaia			
H	H/1				vendida en Sevilla									
	H/2	70					nueva	vendida en Sevilla						
I	I/1	60				Sevilla		hundida en el Ferrol 1573						
	I/2	90									apresada en 1577			
J	J/1	240						nueva			hundida en La Coruña 1575			
K	K/1										hundida en Zumaia 1579			

L	L/1	40									construida en 1577, Lisboa			
M	M/1	140									Getaria			
N	N/1	120									Lisboa			
Ñ	Ñ/1	180									construida en 1577, Lisboa			
O	O/1	120									construida en 1577			
	O/2	30									construida en 1577, para Andalucía			
P	P/1	120									Cales			
Q	Q/1	30									Andalucía			
R	R/1	160									comprado en Indias 1580			
	R/2	120									nueva en Getaria para Sevilla			
S	S/1	50									nueva a Nantes con lanas			
T	T/1	650									nueva			
U	U/1	90										nueva		
	U/2	80											nueva	
V	V/1	200												nueva
X	X/1	200												nueva
I)	Y/1	190												nueva

1= Propietario		2=Embarcación		
A	Pedro de Arteaga	A/1	nao <i>Santa María</i>	
		A/2	zabra <i>Santiago</i>	en sociedad con Martín de Elcano
		A/3	nao <i>San Pedro y Santiago</i>	
		A/4	galeón / nao <i>Santiago</i>	en sociedad co Francisco Bouquer y Martín de Elcano
		A/5	zabra <i>San Miguel</i>	
B	Baltasar de Orio	B/1	nao <i>La Trinidad</i>	
C	Juan de Arano	C/1	nao <i>La Trinidad</i>	
D	Juan López de Oiquina	D/1	nao <i>San Pedro</i>	
E	Bartolomé de Garro	E/1	nao	
		E/2	zabra <i>La Trinidad</i>	
		E/3	nao	en sociedad con Domingo de Goyaz
		E/4	nao <i>Nª Sª de la Victoria</i>	
		E/5	nao <i>Nª Sª de la Victoria</i>	
F	Juan Martínez de Mancisidor	F/1	nao <i>Trinidad</i>	
G	Lázaro de Arezti	G/1	zabra <i>Santa María</i>	
		G/2	zabra <i>La Trinidad</i>	

		G/3	zabra	
H	Juan de Gurmendi	H/1	zabra <i>Santa María</i>	
		H/2	zabra <i>Santa María</i>	en sociedad con maese Juan de Arriola
I	Francisco de Ubillos	I/1	navío/ zabra <i>La Trinidad</i>	en sociedad con Domingo de Irigoien
		I/2	nao	en sociedad con Juan de Elcano
J	Miguel Ochoa de Bedua	J/1	nao <i>Nª Sª de la Esperanza</i>	
K	Pedro de Lesaca	K/1	nao <i>Espíritu Santo</i>	
L	Domingo de Mendaro	L/1	zabra <i>Santiago</i>	
M	cap. Juan de Cigaran	M/1	nao <i>La Concepción de Nª Sª</i>	en sociedad con Felipe de Orio
N	Francisco de Narruondo	N/1	nao <i>La Trinidad</i>	
Ñ	Pedro Fernández de Iceta	Ñ/1	nao	en sociedad con Francisco de Eguia
O	Juan de Arriola	O/1	nao <i>Nª Sª de la Concepción</i>	en sociedad con el contador Francisco de Arsuaga
		O/2	zabra <i>Santa Clara</i>	en sociedad con el contador Francisco de Arsuaga y Martín de Narruondo
P	Juan de Elcano	P/1	nao <i>La Trinidad</i>	
Q	Juan de Ansogarilo	Q/1	zabra	
R	Pedro de Echave	R/1	nao <i>La Trinidad</i>	
		R/2	nao <i>San Bartolomé</i>	
S	maese Juan de Urrutia	S/1	zabra <i>San Juan</i>	
T	Juan de Sagarzurieta	T/1	nao <i>San Bartolomé</i>	
U	San Juan de Aguirre Astigarreta	U/1	galeón <i>Nª Sª de la Asunción</i>	
		U/2	galeón <i>Nª Sª de la Asunción</i>	
V	Íñigo de Elorriaga	V/1	nao <i>Nª Sª de Arritoquieta</i>	
X	Martín de Elcano	X/1	nao <i>El Espíritu Santo</i>	
Y	Fernando de Narruondo	Y/1	navío <i>La Trinidad</i>	

Fuente: A.M.Z., Asunto locales: Judiciales. Libro Registro de navíos, Caja nº 208.

Cuadro n° 10: Ingresos en concepto de Alcabala “extraña”, Mollaje y Pesas y Medidas de Mutriku (reales de vellón)

año	ingresos	año	ingresos	año	ingresos	año	ingresos	año	ingresos
1541	868,5	1602	3.529,40	1656	1.925	1715	2.603	1777	7.978
1542	669	1603	3.639,70	1657	2.607	1716	2.656,50	1778	8.782,50
1543	489,8	1604	2.767,80	1658	2.940,50	1717	2.420	1779	10.537
1544	669,5	1605	3.650,10	1659	1.926	1718	3.798	1780	10.523
1545	897,01	1606	4.216,30	1660	2.942,50	1719	2.648	1781	10.812
1546	1.044,10	1607	4.474,90	1661	2.240	1720	3.708	1782	12.870
1547	1.148,80	1608	5.944,85	1662	2.400	1721	2.808	1783	14.367
1548	1.786	1609	6.922,80	1663	1.800,50	1722	2.614	1784	14.505,20
1548	2.141,70	1610	4.580,20	1664	1800	1723	2.614	1777	7.978
1550	2.128,70	1611	3.633	1665	2.252,50	1724	2.731	1778	8.782,50
1552	1.433,80	1612	4.621,30	1666	2.446	1725	2.698	1779	10.537
1553	1.102,90	1613	5.390,35	1667	1.980	1726	1.980	1780	10.523
1554	1.654,40	1614	4.787,65	1668	1.686	1727	1.980	1781	10.812
1557	1.544,10	1615	7.492,40	1669	2.064	1728	2.005	1782	12.870
1559	2.205,90	1616	6.763,10	1670	3.355	1729	2.445	1783	14.367
1561	3.154,40	1617	6.562,50	1671	2.724	1730	2.447,80	1784	14.505,20
1562	2.205,90	1618	4.135	1672	2.249,50	1731	3.049,80		
1563	2.669,10	1619	3.308	1673	1.900	1732	2.841		
1565	2.977,90	1620	5.238,85	1674	2.670	1733	2.991,15		
1566	3.088,20	1621	8.172,80	1675	2.660	1734	4.293		
1567	3.529,40	1622	5.488	1676	2.698	1735	3.227		
1568	3.573,50	1623	4.566,10	1677	2.273	1736	2.419,50		
1569	3.750	1624	4.730	1678	2.854,50	1737	2.588		
1570	3.667,30	1625	4.807,50	1679	3.495,50	1738	2.623,15		
1571	3.308,80	1626	2.323,35	1680	3.712,50	1739	2.392,50		
1572	2.536,70	1627	1.599,30	1681	2.339	1740	2.912,20		
1573	2.647,10	1628	1.235,30	1682	1.598	1751	2.892		
1574	2.651,50	1629	2.172,80	1683	2.447,50	1752	2.698		
1575	2.471,60	1630	3.526,40	1684	2.247	1753	2.562		
1576	2.691,20	1631	2.598,85	1685	2.247	1754	2.727		
1577	2.272,20	1632	2.504	1686	2.269	1755	2.782		
1578	2.426,50	1633	2.205,90	1694	2.397	1756	3.164		
1580	2.182,30	1634	4.806,70	1695	3.138	1757	3.468		
1581	2.205,90	1635	4.400	1696	2.458,50	1758	3.772		
1582	2.454,40	1636	1.547	1697	2.505,30	1759	3.992		
1583	2.757,35	1637	1.476	1698	2.915	1760	4.760		
1584	3.043,50	1638	1.158	1699	2.972,60	1761	4.872		
1585	2.426,50	1641	1.595	1700	1.792	1762	4.102		
1586	2.426,50	1642	1.650	1701	1.708	1763	3.659,50		
1587	2.448,50	1643	1.980	1702	2.342	1764	4.927		
1588	2.448,50	1644	1.980	1703	2.510	1765	4.474,50		
1589	3.400	1645	1.194	1704	2.653	1766	4.110,60		
1590	3.029,70	1646	1.294	1705	2.478	1767	3.552		
1591	2.757,35	1647	1.514	1706	2.794	1768	4.192,80		
1592	3.419,10	1648	1.320	1707	2.148	1769	5.393		
1594	2.426,50	1649	1.100	1708	2.148	1770	6.443,50		
1595	3.580,90	1650	990,5	1709	1.818	1771	6.384,50		
1597	2.371,30	1651	1.105	1710	2.038	1772	7.350,70		
1598	1.985,15	1652	1.180	1711	1.818	1773	7.677		
1599	2.647,10	1653	1.047,50	1712	1.818	1774	7.953		
1600	3.688,20	1654	1.507	1713	2.354	1775	7.842		
1601	3.634	1655	1.572	1714	2.148	1776	8.308		

Fuente: A.M.M.. Libro 126.

Cuadro n° 11: Arrendamiento de la lonja y puertos de Hernani (reales de plata)

año	renta del puerto	año	renta del puerto
1531	1.089,40	1631	1.980
1534	684,7	1636	1.760
1537	659,3	1641	2.200
1538	555,5	1646	2.310
1541	704	1651	1.980
1543	1.117,50	1656	1.332
1546	984,5	1661	1.639
1547	984,5	1666	2.310
1561	715	1671	2.425,20
1562	715	1686	1.220
1563	865,3	1691	772,6
1564	674,6	1696	1.320
1565	1.100	1701	1.000
1566	891	1714	1.520
1568	643,5	1719	1.785
1569	639,8	1724	1.978
1570	731,4	1729	1.847
1571	754	1734	1.850
1572	745	1739	1.050
1573	1.033,60	1744	1.634
1575	1.034	1749	2.165
1576	1.042,20	1754	2.178,50
1582	1.122	1759	2.178,50
1606	748	1763	2.541
1621	1.375	1786	1.504
1626	1.914		

Fuente: A.M.H., C, 2, 1, 1, 8; C, 2, 2, 1, 8; C, 2, 3; C, 2, 4, 1, 4; C, 2, 5; C, 2, 10; C, 2, 12; C, 2, 14; C, 2, 15; C, 2, 17; C, 2, 21.

Cuadro n° 12: Arrendamiento de la lonja de Hondarribia (reales de plata)

año	ingresos	año	ingresos
1566	594	1682	0
1570	1.257	1683	506
1575	1.215,50	1685	0
1578	1.100	1686	440
1581	891	1689	690
1584	1.100	1693	1.870
1587	880	1697	1.292
1590	856,5	1700	396
1596	1.367	1703	649
1605	825	1706	528
1606	825	1709	1.298
1607	966	1712	814
1608	1.100	1715	979
1609	1.100	1718	880
1610	1.100	1721	605
1611	858	1723	462
1612	858	1726	2.691
1615	880	1729	3.289
1618	979	1731	2.332
1619	979	1735	2.255
1621	1.175	1736	2.255
1625	1.034	1739	1.132
1629	2.684	1742	1.314
1644	1.168	1745	1.281,50
1649	1.825	1748	2.179,75
1651	1.292	1751	2.736
1654	1.518	1754	2.951,50
1659	2.336	1757	2.539
1663	660	1761	2.291
1667	1.600	1765	1.550
1671	1.310	1768	2.557
1674	2.474	1772	2.500
1677	1.604	1776	2.600
1679	1.935	1779	2.200
1681	0		

Fuente: A.M.F., C, 2, 1; C, 2, 2; C, 2, 4; C, 2, 5; C, 2, 6; C, 2, 7; C, 2, 8; C, 2, 10; C, 2, 12; C, 2, 13; C, 2, 14; C, 2, 15; C, 2, 16; C, 2, 17; C, 2, 18; C, 2, 19; C, 2, 20; C, 2, 21; C, 2, 22; C, 2, 23; C, 2, 24; C, 2, 25; C, 2, 26; C, 2, 27.

Cuadro n° 13: Arrendamiento del Mollaje o Lastre de Orio (reales de plata)

año	ingresos	año	ingresos
1675	28,4	1721	70
1676	27,6	1722	70
1677	27,6	1723	51,3
1679	49,3	1726	61,3
1681	29,3	1727	51,3
1684	33,3	1728	61,3
1685	40	1729	47,3
1688	26,6	1730	47,3
1691	21,3	1731	53,3
1692	21,3	1732	50
1693	30	1733	51,3
1694	30	1774	41,3
1695	17,3	1775	41,3
1696	17,3	1776	36,6
1697	46	1777	36,6
1698	46	1779	29,3
1699	50	1780	25,3
1700	50	1782	16,6
1701	35,3	1783	16,6
1702	35,3	1784	26
1703	40	1786	43,6
1704	40	1787	87,3
1707	40,3	1788	92
1708	40,3	1789	125,3
1709	41,6	1790	85,3
1710	41,6	1791	53,3
1711	46,6	1792	53,3
1712	46,6	1793	54,6
1713	44	1794	31,3
1714	44	1795	0
1715	48,5	1796	54,6
1716	48,5	1797	61,3
1717	45	1798	51,3
1718	45	1799	42,6
1719	40	1800	26,6
1720	40		

Fuente: A.M.Or., 3, 1, 1 Libros de Cuentas, Caja n° 226 y 227.

Cuadro nº 14: Clasificación de los pleitos suscitados en torno a los fletes (1561-1728)

año	tipo de pleito	recién construído	destino	circunstancias
1561	Mayor-menor	Si	Sevilla/Levante	Destinado a la Carrera de Indias
1562	Mayor-menor		Bristol	
1563	Mayor-menor		Sevilla	
1570	Mayor-menor	Si	Flandes	Recién construído
1571	Mayor-menor	Si	Portugal/Andalucía	Es el mismo que el anterior
1578	Mayor-menor/natural-extranjero		Francia/Flandes	Recién vuelto de Flandes
1581	Mayor-menor	Si	Francia/Flandes	Recién construído
1582	Mayor-menor	Si	Francia/Flandes	Recién construído
1582	Mayor-menor	Si	Francia/Flandes	Es el mismo que el anterior
1585	Mayor-menor		Sevilla	Mayor de 500 t.
1587	Mayor-menor		Sevilla/Cádiz	Mayor de 500 t.
1588	Mayor-menor		Portugal/Sevilla	Mayor de 500 t.
1588	natural-extranjero		San Juan de Luz	Descarga de grasa en Pasajes
1592	Mayor-menor		Andalucía	Destinado a la Carrera de Indias
1598	Mayor-menor		Sevilla	Mayor de 500 t.
1599	Mayor-menor		Portugal	
1601	Mayor-menor		Andalucía	Mayor de 500 t.
1603	Mayor-menor		Portugal/Sevilla	No aprestado por deudas
1605	Mayor-menor	Si	Sevilla	Recién construído, de 500 t.
1605	Mayor-menor		Francia	Regresado de Terranova
1615	natural-extranjero		Francia	Regresado de Terranova
1616	natural-extranjero		Francia	Es el mismo que el anterior
1619	Mayor-menor	Si	Sevilla	Recién construído, mayor de 500 t.
1626	Mayor-menor	Si	Sevilla	Destinados a la Armada
1633	natural-extranjero		Málaga	
1642	natural-extranjero		Sevilla	
1675	natural-extranjero		Andalucía	Fragata de corso

Fuente: A.G.G.-G.A.O., CO ECI 6; CO ECI 52; CO ECI 189; CO ECI 205; CO ECI 404; CO ECI 465; CO ECI 481; CO ECI 684; CO ECI 691; CO ECI 912; CO ECI 1084; CO ECI 1652; CO MCI 247; CO MCI 377; CO MCI 528; CO MCI 730; CO MCI 1165; CO MCI 2214; CO MCI 2738; CO MCI 2754; CO MCI 2755; CO MEJ 162; CO LCI 52; CO LCI 53; CO LCI 281; CO LCI 661; CO LCI 843; CO UCI 102; CO UCI 259. / A.M.F., E, 6, V, 1, 3. / A.R.CH.V., Pleitos Civiles, Escribanía Zarandona y Wals, Pleitos Olvidados, C.1359-1 L.287. / A.H.N., Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Pinilla, L.27981, Exp.2.

Cuadro nº 15: Tipos de embarcaciones contenidos en las “cartas de afletamiento” (1525-1655)

año	singladura	embarcación
1525	·Deva-Galicia-Gipuzkoa	·zabra
1535	·Mutriku-Burdeos-Mutriku	·carabela
1537	·Deba-Burdeos-Deba ·Deba-Galicia-Deba	·zabra ·pinaza
1540	·Hondarribia-Lisboa-Pontevedra-Hondarribia	·nao
1542	·Mutriku-Sevilla ·Getaria-Pasaia-Sevilla	·nao ·nao
1545	·Pasaia-La Rochelle-Blanet (Francia)-Lisboa-Muros-Burdeos-Pasaia ·Mutriku-La Rochelle-Inglaterra-Castro Urdiales-San Sebastián ·Mutriku-Errenderia	·navío ·carabela ·pinaza
1550	·Hondarribia-Lisboa-Pontevedra-Hondarribia ·Pasaia-Burdeos-Cartagena	·nao ·nao
1556	·Hondarribia-Bretaña-Gipuzkoa	·navío
1560	·Hondarribia-Galicia-Portugal ·Errenderia-Sevilla ·Pasaia-Sevilla	·pinaza ·nao ·galeón-nao
1565	·Lekeitio-Flandes-Gipuzkoa ·Deba-Lisboa ·Mutriku-Sevilla/Cádiz-Jerez-Galicia-Pasaia	·galeón ·galeón ·navío-galeón
1570	·Hondarribia-Lisboa	·navío
1575	·Mutriku-Portugal-Huelva-condado de Niebla-Mutriku	·zabra
1580	·Hondarribia-Setúbal ·Hondarribia-Cádiz/Jerez-Hondarribia ·Hondarribia-Lisboa-Cádiz-Galicia-Hondarribia	·zabra ·zabra-pinaza ·navío
1585	·Hondarribia-Galicia/Cádiz-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia-Bilbao/San Sebastián ·Hondarribia-Cádiz-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia-Hondarribia ·Hondarribia -Canarias/Madeira-Hondarribia ·Hondarribia -Lisboa-Galicia-Hondarribia ·Mutriku-Málaga ·Mutriku-Sevilla	·zabra-pinaza ·pinaza ·pinaza ·zabra-pinaza ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra
1586	·Deba-Abra de Gracia (Francia) ·Pasaia-Abra de Gracia	·galeón ·galeón

1590	·Deba-Sevilla ·Pasaia-Sevilla ·Deba-Santander ·Deba-Sevilla ·Deba-Sevilla ·Hondarribia -Galicia/Cádiz-Hondarribia ·Hondarribia -Galicia/Cádiz-Hondarribia ·Hondarribia -Cádiz/Sevilla-Hondarribia ·Hondarribia -Galicia-Hondarribia ·Hondarribia -Cádiz-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia-Hondarribia ·Hondarribia-Sevilla-Galicia- Hondarribia ·Hondarribia-Sevilla-Galicia-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia/Oporto/Lisboa/Cádiz-Hondarribia	·zabra ·nao-galeón ·pinaza-zabra ·navío ·zabra ·pinaza ·pinaza ·pinaza ·pinaza ·zabra ·zabra ·zabra ·pinaza ·zabra
1595	·Hondarribia-Cádiz-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia/Portugal/Sevilla-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia-Hondarribia ·Pasaia-Sevilla ·Hondarribia-Galicia/Portugal-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia/Portugal-Hondarribia ·Mutriku-Sevilla	·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·pinaza ·pinaza ·nao
1600	·Hondarribia-Andalucía-Hondarribia	·zabra
1605	·Hondarribia-Galicia/Portugal-Hondarribia ·Hondarribia-Viana do Castelo (Portugal) ·Hondarribia-Viana do Castelo ·Hondarribia-Viana do Castelo-Pontevedra-San Sebastián/Bilbao ·Hondarribia-Canarias/Madeira-Hondarribia ·Hondarribia-Burdeos-Hondarribia ·Deba-Sevilla ·Mutriku-Cádiz ·Pasaia-Sevilla	·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·nao
1610	·Hondarribia-Galicia/Andalucía-Hondarribia ·Hondarribia-Galicia-Hondarribia	·zabra ·zabra
1614	·Hondarribia-Sevilla-Canarias-Hondarribia	·zabra
1625	·Hondarribia-Errenderia ·Hondarribia-Galicia/Andalucía-Hondarribia	·pinaza ·zabra
1640	·Hondarribia-Sevilla	·bajel
1648	·Mutriku-Candas (Asturias)	·patache
1655	·Hondarribia-Errenderia	·pinaza

Fuente: A.H.P.G., 1/2570; 1/2573; 1/2576; 1/2579; 1/2587; 1/2592; 1/2598; 1/2618; 1-2628; 2/1881; 2/1882; 2/1885; 2/1898; 2/1901; 2/1907; 2/1919; 2/1927; 2/1931; 2/1943; 3/310; 3/315; 3/316; 3/341; 3/343; 3/356; 3/359; 3/360; 3/364; 3/374; 3/394; 3/398; 3/403; 3/406; 3/416; 3/420; 3/425; 3/435; 3/451; 3/452; 3/460; 3/464; 3/478; 3/491; 3/2340.

Cuadro nº 16: Cuantía de la tarifa del flete debido por cada quintal de hierro, en reales de plata (1540-1640)

año	destino (*=ida y vuelta)	embarcación (número=un viaje)	flete (reales/quintal)
1540	·Lisboa*	·nao	·1,25
1542	·Sevilla*	·nao	·1,2
	·Sevilla*	·nao	·1,2
1550	·Lisboa*	·nao	1,25
1560	·Celi (Portugal)	·pinaza	·3,25
	·Sevilla	·nao	·2,56
	·Sevilla	·nao	·2,35
1565	·Lisboa	·galeón	·2,5
	·Sevilla/Cádiz*	·navío-galeón	·4
1570	·Lisboa	·navío	·2
1575	·Andalucía*	·zabra	·4
1580	·Setúbal	·zabra	·4
	·Cádiz/Jerez*	·zabra	·4
	·Lisboa*	·navío	·3
	·Cádiz*	·navío	·4
1585	·Galicia*	·zabra-pinza	·2
	·Galicia*	·zabra	·2
	·Cádiz*	·pinaza	·5
	·Galicia*	·zabra-pinaza	·2
	·Canarias*	·zabra	·3,75
	·Galicia*	·zabra 1	·2,5
	·Lisboa*	·zabra 1	·3
	·Málaga	·zabra	·6,5
	·Sevilla	·zabra	·5
1590	·Sevilla	·zabra	·4,5
	·Sevilla	·nao-galeón	·3,75
	·Sevilla	·navío	·4,5
	·Sevilla	·zabra	·4,5
	·Galicia*	·pinaza 1	·2
	·Andalucía*	·pinaza 1	·5
	·Galicia*	·pinaza 2	·2
	·Cádiz/Andalucía*	·pinaza 2	·5
	·Sevilla/Cádiz/Andalucía	·pinaza	·4
	·Galicia*	·pinaza	·2
	·Cádiz*	·pinaza	·4
	·Sevilla*	·zabra	·5
	·Sevilla*	·zabra	·5
	·Galicia*	·pinaza	·2
	·Galicia*	·zabra 3	·2
	·Oporto	·zabra 3	·2
	·Lisboa	·zabra 3	·3
	·Cádiz	·zabra 3	·4

1595	·Cádiz* ·Sevilla* ·Sevilla ·Galicia* ·Portugal* ·Galicia* ·Portugal* ·Sevilla	·zabra ·zabra ·zabra ·pinaza 1 ·pinaza 1 ·pinaza 2 ·pinaza 2 ·nao	·6 ·6 ·7 ·2,5 ·3,25 ·2,5 ·3,25 ·4
1600	·Andalucía*	·zabra	·4
1605	·Galicia* ·Caminha* ·Oporto* ·Lisboa* ·Viana do Castelo ·Viana do Castelo ·Viana do Castelo* ·Canarias/Madeira* ·Sevilla ·Cádiz* Sevilla	·zabra 1 ·zabra 1 ·zabra 1 ·zabra 1 ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·zabra ·nao	·3 ·3,5 ·4 ·5,5 ·3,75 ·3,75 ·3,75 ·6,5 ·7 ·6,5 ·4
1610	·Galicia* ·Andalucía* ·Galicia*	·zabra 1 ·zabra 1 ·zabra	·3 ·6,5 ·3
1614	·Sevilla*	·zabra	·6
1625	·Galicia* ·Andalucía*	·zabra 1 ·zabra 1	·3 ·7
1640	Sevilla	·bajel	·10

Fuente: A.H.P.G., 1/2570; 1/2573; 1/2576; 1/2579; 1/2587; 1/2592; 1/2598; 1/2618; 1-2628; 2/1881; 2/1882; 2/1885; 2/1898; 2/1901; 2/1907; 2/1919; 2/1927; 2/1931; 2/1943; 3/310; 3/315; 3/316; 3/341; 3/343; 3/356; 3/359; 3/360; 3/364; 3/374; 3/394; 3/398; 3/403; 3/406; 3/416; 3/420; 3/425; 3/435; 3/451; 3/452; 3/460; 3/464; 3/478; 3/491; 3/2340.

Cuadro n° 17: Número de chalupas dedicadas al ataje en Pasai Donibane, sus contribuciones a su mayordomo y media de contribución por chalupa (en reales de plata) (1647-1767)

año	n° chalupas	contribución	media	año	n° chalupas	contribución	media	año	n° chalupas	contribución	media
1647	16	1.070,60	67	1683	11	295,3	27	1719		286,3	
1648	14	759	54,2	1684	4	116,5	29,1	1720	7	364	52
1649	14	524	37,4	1685	6	172,5	29	1721	8	477,5	60
1650	17	924	54,3	1686	6	136,5	23	1722	9	419,1	46,6
1651	13	305,5	23,5	1687	9	307,2	34,1	1723	9	436,3	48,5
1652	15	754	50,3	1688	9	266,2	29,6	1724	12	812,6	68
1653	13	527,3	40,6	1689	5	147,6	29,5	1725	10	642,6	64,3
1654	15	724,3	48,3	1690	7	247	35,3	1726	11	601,3	54,6
1655	13	614	47,2	1691	8	267,3	33,4	1727	12	1.151	96
1656	16	1.424,30	89	1692	7	83	12	1728	10	1.328,30	133
1657	15	1.429	95,25	1693	11	254,2	23,1	1729	9	1.051	117
1658	15	2.009,60	134	1694	8	335,6	42	1730	9	1.090,30	121,1
1659	14	1.184,20	84,6	1695	7	238,5	34	1731	8	699,2	87,4
1660	15	973,6	65	1696	9	361	40	1732	7	416,3	59,5
1661	14	561	40	1697	7	291,5	41,6	1733	8	818,5	102,3
1662	13	791,1	61	1698	7	328,2	47	1734	8	548,3	68,5
1663	12	575,6	48	1699	6	286,3	48	1735	7	524,5	75
1664	13	377,5	29	1700	8	249	31	1736	8	552	69
1665	12	787	65,6	1701	12	266,1	22,2	1737	8	318,3	40
1666	7	188,3	27	1702	15	646,6	43,1	1738	6	565,3	94,2
1667	9	434	48,25	1703	15	439	29,3	1739	7	684,2	98
1668	10	618	61,8	1704	11	541	49,2	1740	5	833,1	166,6
1669	11	562	51	1705	12	588,3	49	1741	6	789,6	131,6
1670	11	510,5	46,4	1706	11	254,5	23,1	1742	7	584,6	83,5
1671	10	397	40	1707	10	596	59,6	1743	8	367,4	67
1672	10	831	83,1	1708	13	709,2	54,5	1744	6	635,6	54,2
1673	10	495,2	49,5	1709	12	411,3	34,3	1745	6	314,2	37,4
1674	10	583	58,3	1710	10	416,5	41,6	1746	6	560,2	54,3
1675	11	801,5	73	1711	11	656,6	60	1765	5*		
1676	8	421	52,6	1712	11	760	69,1	1766	5*		
1677	9	445	49,4	1713	9	370,3	41,1	1767	6*		
1678	6	603,5	100,6	1714	10	504,6	50,5				
1679	9	398,6	44,3	1715	11	459,3	42				
1680	11	670	61	1716	12	483,1	40,3				
1681	10	487	48,7	1717	7	357	51				
1682	5	197,2	39,4	1718		333					

Fuente: A.M.P., C, 2, I, 2, 1.

Cuadro n° 18: Ingresos percibidos por San Sebastián de los arrendamientos del Peso Real de la Lonja, del Peso Real de la Harina, del Peso Real de la Vena y del Derecho de Toneladas del puerto de Pasajes, en reales de vellón (1753-1794)

año	Peso Real Lonja	Peso Real Harina	Peso Real Vena	Derecho Toneladas
1753	13.345,6	1.847,4	1.103	4.429
1754	14.889,4	1.869	1.268,4	5.916,6
1755	13.455,9	2.426	1.268,4	5.846
1756	16.268,4	2.150,7	1.698,5	5.062,4
1757	14.944,8	2.095,6	1.698	7.0805
1758	10.198,5	2.205,9	1.103	5.337
1759	17.050	2.200	1.100	3.094
1760	16.500	2.585	1.212,75	4.105,5
1761	12.375	2.200	1.212,25	10.586,7
1762	12.430	2.200	1.210	8.518
1763	15.510	2.090	1.210	4.005
1764				7.225,7
1765	23.690	1.320,6	1.457	5.157
1767	18.700	1.980	1.696,7	4.838
1768	16.830	1.980		4.913
1769	14.410	1.980	1.100	5.730
1770	14.410	1.980	1.100	4.843
1771	17.737	1.870	1.100	3.766
1772	16.555	1.870	1.100	4.036
1773	15.675	1.870	1.650	2.192
1774	15.897,3	1.870	1.650	5.200
1775	15.235	1.870	880	3.714,5
1776	23.445,3	2.512	880	3.580,5
1778	21.500	1.870	1.600,5	5.560,4

1779	24.500	1.870	1.727	4.910
1780	19.500	1.870	1.727	3.021
1781	19.500	1.870	1.584	3.666
1782	23.750	1.760	1.584	15.773
1783	22.150	1.760	1.254	5.966,5
1784	25.500	1.650	1.254	3.605,6
1785	26.600	1.650	2.101	6.907
1786	25.000	1.650	2.101	4.855,5
1787	25.725	1.650	2.035	4.216,5
1788	27.000	1.650	2.035	5.129
1789	20.500	1.540	2.365	3.493
1790	18.106	1.485	2.365	3.121
1791	13.000	1.650	1.100	2.152
1792	13.000	1.540	1.100	1.137
1793	14.000	1.540	1.375	1.474,5
1794	19.750	1.716	2.062,5	1.407

Fuente: A.G.G.-G.A.O., CO CM 00.102; CO CM 00.103; CO CM 00.104; CO CM 00.13; CO CM 00.146; CO CM 00.147; CO CM 00.148; CO CM 00.86; CO CM 00.87; CO CM 00.88.

Cuadro nº 19: Embarcaciones embargadas y marineros alistados entre 1574-1590

embarcación embargada	tonelaje	número de marineros alistados por año							
		1574	1575	1582	1582-1583	1586	1586-1588	1589	1590
<i>La Concepción</i> , del capitán Miguel de Oquendo y Juanes de Portu	750	120							
<i>La Maria</i> , del capitán Baltasar de Lerchundi	850	130							
<i>Jesus Maria</i> , del capitán Domingo de Ayerdi	650	105	=105						
5 pataches		250							
Nao del capitán Miguel de Oquendo	700		110						
<i>Nuestra Señora de la Concepción</i> , del capitán Joan Martínez de Burboa	528			83	=83				
<i>Nuestra Señora de la Peña de Francia</i> , del capitán Cristóbal de Segura	336			57	=57				
<i>La Catalina</i> , del capitán Sebastián de la Bastida	320			59					
<i>La Maria</i> , de Miguel de Beroiz	290			59	=59				
<i>San Miguel</i> , del capitán Antonio de Lajust	290			50					
<i>San Joan</i> , del capitán Pedro de Barrera	353			61	=61				
<i>La Maria</i> , del capitán Bartolomé de Hernando	363			67					
<i>La Buena Ventura</i> , del capitán Martín de Gurpide	192			36					
<i>María de San Bizente</i> , del capitán Juan Pérez de Mutio	314			55	=55				
<i>La Catalina</i> , del capitán Martín de Arriola	326			57					
<i>La Concepción de Nuestra Señora</i> , de Luis de Laçon	440				92				
<i>Santa Marta</i> , del capitán Sebastián de Hurreizti	440				81				
<i>Santa Ana</i> , del capitán Juan Pérez de Mutio	766					165	=165		
<i>Maria Joan</i> , del capitán Ochoa de Goyaga	700					143	=143		
<i>Santiago</i> , del capitán Joan López de Reçu	665					147	=147	=146	=146
<i>San Juan</i> , del capitán Martín de Hernando	350					83	=83	=84	
<i>Santa Isabel</i> , del capitán Miguel de Oquendo	1.218						201		
<i>Santa Marta</i> , del capitán Sebastián de Hurreizti	545						77	=76	=76

<i>Santa Maria de la Rosa</i> , del capitán Martín de Villafranca	1.100						181		
<i>Santa Barbara</i> , del capitán Francisco de Segura	500						76	=76	=76
<i>Maria de San Juan</i> , del capitán Sebastián de Echaçarreta	300						53		
<i>San Francisco</i> , del capitán Joanes de Lizardi	915						141	=141	=141
<i>Santa Maria de la Rosa</i> , del capitán Miguel de Bergara	503							101	=100
<i>Santa Espiritu</i> , de Miguel de Beroiz	400							71	=70
<i>Nuestra Señora del Juncal</i> , de Esteban de Yguiniz	800								156
<i>Nuestra Señora de la Concepción</i> , de Luis de Laçon	862								93
TOTAL:									
naves		8	2	10	7	4	10	7	8
marineros		605	215	584	488	538	1.267	695	858

Fuente: A.G.G.-G.A.O., JD IM, 2/12/17 (P5D17).

Cuadro nº 20: Evolución del número de barcos corsarios armados y de sus presas en Pasai Donibane (1639-1669)

año	corsarios armados	presas
1639	1	2
1640	3	6
1641	6	10
1642	5	6
1643	6	17
1644	4	?
1645	4	8
1646	1	1
1647	1	1
1648	4	?
1649	2	4
1650	2	8
1651	2	?
1652	0	0
1653	0	0
1654	3	3
1655	3	4
1656	1	1
1657	6	12
1658	3	4
1659	3	4
1660	1	2
1661	1	1
1662-1667	0	0
1668	2	2
1669-en adelante	0	0

Fuente: A.M.P., C, 2, I, 1, 2; C, 2, I, 1, 3; C, 2, I, 1, 4.

Cuadro nº 21: Evolución del interés de los préstamos concedidos a expediciones de pesquerías transoceánicas (1579-1731)

año	Deba	Mutriku	Orio	Zarautz	San Sebastián	Hondarribia
1579						10%
1598					27,5%	
1599						27,5%
1600						27,5% 27,5% 27,5% 27,5% 27,5% 27,5%
1605		27,5% 27,5% 27,5% 27,5%				
1615					28% 28% 28% 28%	
1623					24%	
1624					25%	
1632				30%		
1633				30%		
1635	27% 27,5% 27,5% 30%			25%		
1655						30% 30%
1663-1676			25% (30%en caso de guerra)			
1683	25%					
1685	25%					
1713					25%	25%
1722					25%	
1731					25%	

Fuente: A.H.P.G., 1/2597; 2/1973; 2/1993; 2/2047; 2/3098; 2/3100; 3/356; 3/420; 3/491; 3/1871; 3/1872; 3/1873; 3/2499; 3/2510. / A.G.G.-G.A.O., CO MEJ 350; CO MCI 1104; CO UCI 361; CO UEJ 325. / A.M.F., E, 7, I, 30, 12.

Cuadro n° 22: Evolución del interés de los préstamos concedidos a expediciones de transporte y comercio (1605-1758)

año	destino	interés
1605	Viana	10%
	Viana	10%
	Viana	10%
1616	Sevilla	15%
1628	Sevilla-Cádiz	22%
1631	Sevilla-Cádiz	22%
1660	Veracruz	80%
	Veracruz	80%
	Veracruz	80%
	Caribe	60%
1661	Caribe	50%
	Caribe	46%
	Caribe	45%
1690	Buenos Aires	60-70%
1758	Venezuela	16%

Fuente: A.H.P.G., 3/425; 3/465; 3/466; 3/526; 3/570. / A.G.G.-G.A.O., CO UEJ 370; CO MEJ 1406; CO MEJ 1408; CO MEJ 2327.

FUENTES

FUENTES

1. FUENTES MANUSCRITAS

1.1. Archivo General de Gipuzkoa

A. Fondo de Juntas y Diputaciones

Actas de Juntas y Diputaciones

R.1 al R.80 (Microfilms).

JD AJF 7, 2 al 18; 8, 1 al 21; 11, 1 (Fotocopias).

JD AJI 1, 10 y 30; 2, 1 al 15; 3, 1 al 6; 4, 1 al 6; 5, 1 al 7; 6, 1 al 4; 7, 1 al 7; 8, 1 al 5; 15, 4; 16, 6.

Documentación de Juntas y Diputaciones, Inventario Munita (JD IM)

Sección 1ª, Negociado 3, Legajos 3, 4 y 32; Negociado 7, Legajos 7, 12, 13, 15, 19, 26, 27, 30, 34, 35, 39, 44, 45, 47, 48, 52, 53, 54, 60, 61, 62, 63, 70, 71, 72, 73, 82, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 97, 98, 101, 103, 110, 114, 114, 115, 116, 119, 120, 122, 124, 125 y 132; Negociado 9, Legajos 1, 2, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 34; Negociado 10, Legajos 13, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 35, 39, 45, 48, 52, 56, 57, 61, 62, 63, 68, 79, 82, 83, 85, 88, 90, 92, 95, 98, 99 y 101.

Sección 2ª, Negociado 2, Legajos 2, 3, 4, 5, 6, 9, 19 y 30; Negociado 3, Legajo 89; Negociado 7, Legajo 87; Negociado 11, Legajos 1 al 105; Negociado 12, Legajos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 37, 28, 29, 31, 32, 33, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 59, 60, 61, 64, 65, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 79, 80, 81, 82, 86, 87, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 124, 126 y 127; Negociado 13, Legajos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 32 al 76; Negociado 17, Legajos 3, 5, 11, 12, 19, 36, 40, 42, 59, 60, 65, 69, 85, 97, 100 y 116; Negociado 21, Legajos 1, 5, 9, 18, 21, 23, 24, 25, 30, 31, 32, 38, 49, 59, 65, 76, 88 y 89; Negociado 22, Legajos 6, 8, 10, 11, 12, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 34, 35, 36, 39, 41, 43, 45, 46, 47, 48, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 67, 72, 74, 78, 79, 82, 83, 84, 86, 94, 96, 97, 99, 101, 102, 106, 107, 108, 112, 113, 125, 126, 136, 139 y 141; Negociado 23, Legajos 5, 6, 7, 10, 11, 13, 14, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 51, 52, 54, 64, 68, 80, 81, 82, 83, 86, 89, 99, 100, 101 y 104.

Sección 3ª, Negociado 2, Legajo 5; Negociado 4, Legajo 6; Negociado 8, Legajos 1, 12, 19, 22, 24, 34, 45, 49, 52, 89, 93, 97 y 128; Negociado 9, Legajos 1, 5, 6, 7, 17, 20, 32 y 51; Negociado 14, Legajos 60, 74, 103, 106 y 115.

Sección 4ª, Negociado 1, Legajos 9 y 32; Negociado 3, Legajos 63, 64, 67 y 103; Negociado 10, Legajos 2, 6, 8, 13, 16, 17, 24, 28, 36, 37, 40, 50, 52, 53, 55, 56, 59, 61, 62, 64, 65, 69, 71, 100, 101, 106, 109, 110 y 118.

Documentación de Juntas

JD DJ 69, 148 y 151.

Documentación de Diputación

JD DD 53, 54, 55, 56.

B. Corregimiento

Cuentas Municipales

CM 00.13, 00.14, 00.33, 00.34, 00.39, 00.40, 00.86, 00.87, 00.88, 00.102, 00.103, 00.104, 00.128, 00.129, 00.144, 00.145, 00.146, 00.147, 00.148 y 00.165.

Pleitos

Elorza Civiles: CO ECI 5, 6, 22, 26, 52, 54, 65, 93, 97, 112, 123, 128, 133, 145, 150, 178, 189, 190, 195, 202, 205, 213, 219, 232, 246, 273, 289, 306, 334, 347, 350, 357, 359, 402, 404, 438, 445, 465, 470, 481, 497, 519, 526, 529, 549, 581, 590, 600, 603, 617, 624, 649, 663, 674, 678, 684, 691, 720, 729, 795, 796, 840, 908, 912, 982, 1008, 1122, 1138, 1148, 1163, 1196, 1219, 1233, 1366, 1432, 1436, 1468, 1471, 1474, 1568, 1614, 1615, 1620, 1637, 1652, 1684, 1686, 1693, 1755, 1922, 1945, 2103, 2223, 2225, 2402, 2410, 2447, 2449, 2554, 2715, 2920, 2967, 2951, 3206, 3284, 3306, 3426, 3459, 3517, 3657, 3693, 3871, 4031, 4081, 4138, 4249, 4498, 4661, 4877.

Lecuona Civiles: CO LCI 0'3, 3, 7, 18, 52, 53, 200, 205, 260, 281, 289, 302, 335, 350, 364, 388, 398, 455, 489, 513, 556, 579, 581, 653, 661, 662, 696, 711, 733, 738, 743, 744, 802, 812, 820, 843, 906, 917, 997, 1066, 1084, 1089, 1095, 1145, 1148, 1237, 1319, 1337, 1346, 1434, 1646, 1647, 1648, 1675, 1679, 1680, 1849, 2004, 2008, 2235, 2341, 2450, 2527, 2636, 2806, 2829, 2860, 2861, 2953, 2972, 3066, 3128, 3142, 3143, 3145, 3151, 3242, 3330, 3498, 3533, 3560, 3612, 3624, 3739, 3761, 3781, 3928, 3937, 4031, 4173, 4259, 4350.

Mandiola Civiles: CO MCI 23, 47, 157, 160, 201, 216, 247, 345, 369, 377, 397, 442, 444, 486, 525, 532, 541, 581, 594, 717, 730, 731, 754, 760, 773, 776, 777, 784, 798, 816, 840, 878, 923, 1017, 1104, 1134, 1140, 1165, 1230, 1269, 1301, 1333, 1396, 1456, 1472, 1475, 1493, 1516, 1517, 1603, 1624, 1634, 1649, 1686, 1742, 1761, 1782, 1789, 1814, 1892, 1926, 1973, 1996, 2030, 2040, 2104, 2130, 2143, 2145, 2148, 2214, 2330, 2332, 2343, 2453, 2461, 2462, 2483, 2492, 2496, 2585, 2597, 2604, 2625, 2682, 2738, 2754, 2755, 2769, 2976, 3008, 3073, 3172, 3228, 3242, 3260, 3276, 3455, 3469, 3479, 2498, 3608, 3624, 3677, 3693, 3711, 3809, 4071, 4163, 4206, 4208, 4410, 4597, 4598, 4601, 4607, 4620, 4621, 4627, 4637, 4655, 4719, 4890.

Uria Civiles: CO UCI 49, 102, 118, 127, 163, 230, 259, 263, 277, 285, 337, 346, 361, 382, 404, 439, 451, 481, 488, 492, 566, 612, 613, 672, 683, 943, 1091, 1334, 1353, 1396, 1413,

1414, 1429, 1466, 1576, 1609, 1643, 1848, 1860, 1964, 2325.

Lecuona Ejecutivos: CO LEJ 159, 179, 230, 243, 244, 291, 353, 378, 440, 524, 536, 656, 661, 821, 861, 868, 1151, 1185, 1329, 1359, 1378, 1503, 1529, 1573, 1595, 1616, 1702, 1774, 2544.

Mandiola Ejecutivos: CO MEJ 13, 31, 54, 72, 80, 85, 135, 162, 183, 272, 290, 350, 378, 386, 392, 442, 524, 564, 566, 568, 611, 619, 645, 646, 692, 934, 956, 1218, 1256, 1334, 1385, 1406, 1408, 1660, 1737, 1739, 2295, 2327, 2666.

Uria Ejecutivos: CO UEJ 2, 17, 19, 25, 43, 52, 77, 115, 141, 161, 162, 169, 235, 246, 258, 325, 350, 369, 370, 406, 438, 515, 517, 614, 713, 1121, 1130.

Criminales: CO CRI 64 (21).

C. Fondo Serapio Múgica

SM ISM, SS 38 (20), 43 (2), 301, 329, 330.

1.2. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa

A. Partido Judicial de Bergara (1)

2559, 2562, 2565, 2566, 2570, 2573, 2576, 2577, 2579, 2584, 2587, 2590, 2592, 2593, 2594, 2596, 2597, 2598, 2609, 2605, 2607, 2609, 2612, 2614, 2617, 2618, 2620, 2622, 2624, 2627, 2628, 2629, 2631, 2635, 2639, 2649, 2659, 2668, 2672, 2673, 2675, 2678, 2680, 2682, 2684, 2686, 2687, 2691, 2697, 2700, 2703, 2710, 2718, 2728, 2737, 2739, 2742, 2745, 2753.

B. Partido Judicial de Azpeitia (2)

1756, 1757, 1760, 1794, 1795, 1796, 1797, 1798, 1799, 1800, 1801, 1802, 1803, 1804, 1805, 1806, 1807, 1808, 1833, 1836, 1881, 1882, 1885, 1886, 1892, 1898, 1901, 1902, 1907, 1909, 1919, 1927, 1931, 1933, 1936, 1943, 1944, 1949, 1952, 1954, 1955, 1958, 1959, 1965, 1970, 1973, 1976, 1977, 1984, 1993, 2004, 2013, 2014, 2024, 2028, 2031, 2036, 2040, 2044, 2047, 2057, 2062, 2064, 2072, 2082, 2089, 2096, 2098, 2104, 2107, 2114, 2115, 2117, 2120, 2122, 2148, 2150, 2154, 2162, 2164, 2168, 2221, 2222, 2990 al 3279, 3283, 3284, 3289, 3290, 3291, 3292, 3297, 3298, 3299, 3301, 3311, 3321, 3330, 3336, 3344, 3349, 3359, 3372, 3382, 3392, 3400, 3410, 3419, 3425.

C. Partido Judicial de San Sebastián (3)

1, 283, 286, 287, 288, 291, 295, 300, 305, 310, 315, 316 B, 321, 323, 324, 325, 327, 334, 338, 341, 343, 347, 352, 356, 359, 360, 364, 370, 374, 379, 382 B, 384, 388, 394, 398, 403, 406, 408, 410, 413, 414, 416, 420, 425, 435, 439, 442, 443, 444, 445, 446, 448, 451, 452, 456, 457, 458, 460, 464, 465, 466, 468, 469, 473, 478, 483, 487, 491, 496, 502, 505, 506, 508, 510, 511, 513, 515, 516, 518, 519, 520, 522, 526, 531, 536, 541, 546, 551, 555, 557,

558, 564, 570, 574, 579, 584, 589, 594, 599, 604, 609, 615, 619, 624, 627, 632, 637, 640, 642, 645, 647, 651, 653, 655, 657, 658, 660, 661, 663, 669, 673, 678, 684, 688, 693, 697, 702, 705, 707, 710, 712, 716, 722, 726, 731, 736, 740, 745, 750, 755, 760, 766, 771, 776, 781, 786, 791, 796, 802, 808, 813, 818, 823, 1419, 1582, 1583, 1584, 2154, 2155, 2183, 2184, 2195, 2240, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2355, 2365, 2375, 2387, 2397, 2403, 2411, 2421, 2431, 2442, 2458, 2468, 2471, 2489, 2499, 2521, 2522, 2565, 2566, 2709, 2710, 2711, 2712, 2714, 2716, 2717, 2719, 2720, 2721, 2723, 2727, 2729, 2730, 2732, 3449, 3458, 3461, 3463.

1.3. Archivo Histórico Diocesano de San Sebastián

Aia, San Esteban, A.21, A.22, A.2.2, A.2.5.1, A.4.1, A.4.2, Libro de cuentas de la Cofradía de Ánimas y de Veracruz, Libro de cuentas del Hospital y Libro de cuentas de la ermita de Nuestra Señora de Aizpea.

Alza, San Marcial, L019, L020, L022 y L028.

Arrona, San Esteban, L015, L019 y L020.

Artadi, San Miguel, L003 y L004.

Askizu, San Martín, L005.

Donostia, San Vicente, L062 y L064.

Donostia, San Sebastián, L001, L013, L014, L016 y L017.

Ernani, San Juan Bautista, P001-04, P001-05 y P001-07.

Erreterria, Santa María Magdalena, Libro de cuentas de la Cofradía de las Ánimas y Libro de cuentas de la Cofradía de la Veracruz.

Hondarribi, Nuestra Señora de la Asunción y del Manzano, Libro de cuentas de fábrica, Libro de varios, Libro de cuentas de la Cofradía de San José, Libros de cuentas de la Cofradía del Santísimo Sacramento y Libro de cuentas de la ermita de la Magdalena.

Igeldo, San Pedro, C.F.1, C.F.2, Libro de mandatos episcopales, Libro de cuentas de la Cofradía del Rosario y Libros de cuentas de la Cofradía del Santísimo Sacramento.

Itziar, Nuestra Señora, C.F.1, C.F.2, Libros de cuentas de la Cofradía de Nuestra Señora de Iciar y Libro de cuentas de la Cofradía del Rosario.

Lasarte, San Pedro, C.F.1 al C.F.3.

Laurgain, San Miguel, C.F.1 y Libro de cuentas de la Cofradía del Rosario.

Oiartzun, San Esteban, Libro de cuentas de la Cofradía de Santa Catalina.

Orio, San Nicolás, Libro de mandatos episcopales y Libro de cuentas de la Cofradía del Rosario.

Pasai Donibane, San Juan, Libro de cuentas de la Cofradía del Rosario.

Pasai San Pedro, San Pedro, Libro de cuentas de la Cofradía del Rosario, Libro de cuentas de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio, Libro de lista de miembros de la Cofradía de San Pedro, Libro de cuentas de la Cofradía del Socorro y Buen Viaje y Libro de cuentas de la Cofradía del Ilustre Nombre de Jesús.

Urdaneta, San Martín, C.F.1, C.F.2 y Libro de cuentas de la Cofradía de Nuestra Señora del Rosario.

Usurbil, San Esteban, C.F.1, Libro de cuentas de la Cofradía del Santísimo y Libros de cuentas de la Cofradía de Nuestra Señora del Rosario.

Zarautz, Santa María la Real, Libro de cuentas de la Cofradía de la Veracruz, Libro de cuentas de la ermita de Santa Bárbara Libro de cuentas de la ermita de Santa Marina y Libro

de cuentas de la ermita de San Sebastián de Urteta.

Zumaia, San Pedro, Libro de cuentas de la Cofradía de Nuestra Señora del Rosario y Libro de cuentas de la Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio.

1.4. Archivo Municipal de Aia

1-1; 1-2; 1-3; 2; 142-3; 143-1; 254-1-2; 254-17; 254-21.

1.5. Archivo Municipal de Zestoa

Libro 62; Libro 66; Libro 71 al 81; Libro 87 al 90; Libro 134.

1.6. Archivo Municipal de Deba

Libro V y VI

1.7. Archivo Municipal de Hondarribia

Sección A, Negociado 5, Libro 1, Expedientes 1 y 5.

Sección A, Negociado 8, Libro 1, Expedientes 1 y 2; Libro 3, Expediente 6.

Sección B, Negociado 1, Serie I, Libro 1, Expedientes 13 y 15; Libro 2, Expedientes 2 y 18; Libro 4, Expediente 1.

Sección C, Negociado 2, Libros 1 al 28.

Sección C, Negociado 5, Serie II, Libro 4, Expediente 6; Libro 5, Expedientes 1 al 3; Libro 6, Expedientes 1 al 3.

Sección E, Negociado 3, Serie I, Libro 1, Expediente 1; Libro 2, Expedientes 1 al 3; Libro 3, Expediente 1; Libro 4, Expediente 1.

Sección E, Negociado 4, Libros 1 al 9; Libro 21, Expediente 12; Libro 22, Expediente 1; Libro 23, Expediente 9; Libro 33, Expediente 8.

Sección E, Negociado 5, Serie II, Libro 1, Expediente 5.

Sección E, Negociado 6, Serie I, Libro 1, Expediente 1; Libro 2, Expediente 1.

Sección E, Negociado 6, Serie III, Libro 1, Expedientes 1 y 2; Libro 2, Expedientes 1 y 2.

Sección E, Negociado 6, Serie IV, Libro 2, Expediente 1.

Sección E, Negociado 6, Serie V, Libro 1, Expedientes 3 al 6; Libro 2, Expediente 4; Libro 3, Expedientes 1 y 2.

Sección E, Negociado 6, Serie VI, Libro 2, Expediente 1; Libro 7, Expediente 5; Libro 9, Expedientes 1, 2 y 4; Libro 10, Expediente 1; Libro 11, Expediente 1; Libro 12, Expediente 1.

Sección E, Negociado 7, Serie I, Libro 2, Expedientes 5, 6, 21, 27 y 30; Libro 3, Expedientes 1, 12, 15, 20 y 21; Libro 4, Expedientes 2, 11 y 13; Libro 5, Expedientes 6, 23 y 29; Libro 6, Expedientes 1, 4, 9, 11, 32, 36 y 38; Libro 7, Expediente 1; Libro 8, Expedientes 13 y 23; Libro 9, Expediente 20; Libro 10, Expediente 20; Libro 11, Expediente 9; Libro 13, Expediente 5; Libro 16, Expediente 12; Libro 19, Expedientes 2 y 8; Libro 20, Expediente 4; Libro 21, Expediente 6; Libro 23, Expediente 4; Libro 24, Expedientes 2, 10, 11 y 14; Libro 26, Expedientes 1 y 3; Libro 30, Expedientes 7, 10 y 12; Libro 32, Expediente 1; Libro 38, Expediente 2; Libro 61, Expediente 5; Libro 72, Expediente 13.

Sección E, Negociado 7, Serie II, Libro 1, Expediente 10; Libro 2, Expedientes 4 y 11; Libro 3, Expedientes 2 y 4; Libro 4, Expediente 2; Libro 6, Expedientes 11 y 15; Libro 8, Expedientes 10, 13 y 14; Libro 9, Expedientes 6, 8, 10, 11 y 12; Libro 10, Expediente 5; Libro 12, Expedientes 4, 5 y 10; Libro 13, Expediente 5; Libro 14, Expediente 10; Libro 15, Expedientes 4, 10, 12 y 13; Libro 16, Expediente 14; Libro 17, Expedientes 6 y 15; Libro 18, Expedientes 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20 y 21; Libro 19, Expediente 1; Libro 22, Expedientes 2, 5, 6 y 17; Libro 23, Expediente 11; Libro 24, Expediente 2; Libro 25, Expediente 4; Libro 33, Expediente 1; Libro 35, Expedientes 1 y 9; Libro 41, Expediente 6; Libro 47, Expediente 1; Libro 50, Expediente 11.

Sección E, Negociado 7, Serie III, Libro 1, Expedientes 6 y 16; Libro 4, Expediente 2; Libro 6, Expediente 1; Libro 7, Expediente 2; Libro 8, Expediente 7.

Sección E, Negociado 8, Serie I, Libro 1, Expediente 2.

1.8. Archivo Municipal de Hernani

Sección A, Negociado 6, Libro 1, Expediente 1.

Sección A, Negociado 8, Serie 8, Libro 1, Expedientes 1 y 3.

Sección C, Negociado 2, Libros 1 al 21.

Sección C, Negociado 4, Libro 1, Expedientes 1 al 3.

Sección C, Negociado 5, Serie III, Libros 3 al 6; Serie IV, Libro 3.

Sección C, Negociado 7, Serie IV, Libro 1, Expediente 1.

Sección E, Negociado 6, Libro 1, Expedientes 2 al 4.

1.9. Archivo Municipal de Irún

Sección A, Negociado 6, Libro 1, Expedientes 2 y 3.

Sección C, Negociado 2, Libro 1, Expediente 1; Libros 2 al 20.

Sección E, Negociado 4, Serie I, Libros 1 al 8, 16 al 21, 23, 24, 26 y 27.

Sección E, Negociado 6, Libros 1 y 2.

1.10. Archivo Municipal de Lezo

Sección A, Negociado 9, Libro 1, Expediente 1.

Sección C, Negociado 2, Serie I, Libros 1 al 3.

Sección C, Negociado 4, Libro 1; Libro 2, Expediente 1.

Sección E, Negociado 2, Serie III, Libro 1, Expediente 1.

Sección E, Negociado 3, Libro 1, Expediente 1.

Sección E, Negociado 4, Serie I, Libro 1, Expedientes 2 y 3; Libro 2, Expediente 1.

Sección E, Negociado 6, Libro 1, Expedientes 1, 2 y 4.

Sección E, Negociado 8, Serie I, Libro 1, Expediente 1.

1.11. Archivo Municipal de Mutriku

Libros 1, 2, 6, 69, 75 al 78, 88 al 94, 125 al 130.

Legajos 2 al 9, 32, 36, 140, 164 al 168, 197 y 211 al 214.

1.12. Archivo Municipal de Orío

1,1, Caja 219; 2,1,2, Caja 37; 2, Caja 224; 3,1,1, Cajas 226 y 227.

1.13. Archivo Municipal de Oiartzun

Sección A, Negociado 6, Libro 1, Expedientes 1, 2 y 4.

Sección A, Negociado 9, Libro 1, Expediente 1.

Sección C, Negociado 2, Libro 1, Expedientes 1 al 3.

Sección C, Negociado 4, Libro 4, Expediente 1; Libro 7, Expediente 3.

Sección E, Negociado 3, Libro 1, Expediente 9.

1.14. Archivo Municipal de Pasaia

Sección A, Negociado 6, Legajo 1, Expediente 1.

Sección C, Negociado 2, Serie I, Legajo 1, Expedientes 1 al 4; Legajo 2, Expedientes 1 al 3; Legajo 3, Expediente 2.

Sección E, Negociado 4, Serie I, Legajo 1, Expedientes 1 al 3; Legajo 3, Expedientes 1, 3 y 4; Legajo 4, Expediente 1.

Sección E, Negociado 4, Serie III, Legajo 1, Expedientes 1 al 3; Legajo 2, Expedientes 1 al 3; Legajo 3, Expediente 1.

Sección E, Negociado 6, Serie I, Legajo 3, Expediente 1; Legajo 4, Expediente 1.

Sección E, Negociado 6, Serie III, Legajo 1, Expediente 1.

Fondo de Pasai San Pedro

Sección C, Negociado 2, Legajo 1, Expediente 1.

Sección C, Negociado 6, Legajo 1, Expediente 1.

Sección E, Negociado 4, Serie II, Legajo 1, Expediente 1.

1.15. Archivo Municipal de Errenteria

Sección A, Negociado 6, Libro 1, Expediente 3.

Sección B, Negociado 6, Libro 3, Expedientes 2 y 3.

Sección C, Negociado 2, Libros 22 al 25.

Sección C, Negociado 4, Serie I, Libro 2, Expedientes 1 y 2.

Sección C, Negociado 5, Serie I, Libro 1, Expedientes 1 al 6 y 11 al 16; Libro 2, Expedientes 1 al 5; Libro 3, Expedientes 1 al 4; Libro 4, Expediente 2.

Sección C, Negociado 5, Serie II, Libro 11, Expedientes 1 al 4.

Sección C, Negociado 5, Serie III, Libro 1, Expediente 1.

Sección D, Negociado 5, Libro 1, Expedientes 2 y 3.

Sección E, Negociado 3, Libro 1, Expediente 1.

Sección E, Negociado 4, Serie I, Libro 1, Expediente 1; Libro 2, Expedientes 1 y 2.
Libros 3, 5 y 6.

Sección E, Negociado 6, Libro 1, Expedientes 2 al 5.

Sección E, Negociado 7, Serie II, Libro 3, Expediente 3; Libro 8, Expediente 7.

Sección E, Negociado 8, Serie I, Libro 1, Expediente 1.

1.16. Archivo Municipal de San Sebastián

Sección A, Negociado 1, Serie III, Libros 299 al 301.

Sección A, Negociado 8, Serie I, 2211/1, 2204/13, 2204/14, 2211/3.

Sección E, Negociado 4, Serie V, 2113/17.

Sección E, Negociado 6, Serie III, 2173/1, 2211/3.

Sección E, Negociado 7, Serie III, 2189/18.

Fondo del Consulado de San Sebastián

Libros 1, 9, 24, 25, 27, 45, 47 y 50.

1.17. Archivo Municipal de Zarautz

Libro de Actas 1844-1863.
113.962.

1.18. Archivo Municipal de Zumaia

Cajas nº 11, 15 al 19, 21, 23, 55, 55-1, 56, 61, 62, 86 al 88, 146, 159 al 161, 207 y 208.

1.19. Archivo General de Simancas

Contaduría Mayor de Cuentas, Legajo 2904.
Contaduría del Sueldo, Legajo 116 al 139.
Secretaría de Marina, Legajos 552 al 580.
Secretaría de Estado, Legajo 7014.

1.20. Archivo Histórico Nacional

Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Legajos 1257/ 13, 9751/24, 10947,
1389

11172, 23796/8, 23904/3, 24337/14, 24741/21, 27207/1, 279812, 28119/13, 29610/6, 29952/6, 30287/2, 35315/2, 43432, 51359/5; Consejo de Hacienda, Legajos 34177/19, 34432/30, 34458/8; Varios, Legajo 42067/2.

1.21. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid

Reales Ejecutorias, C 243/12, C 278/39, C 283/2 y C 360/50.

Pleitos Civiles, Escribanía Alonso Rodríguez, Fenecidos, C 755/1 y C 2821/3; Escribanía Fernando Alonso, Olvidados, C 471/1; Fenecidos, C/1329/6 L-266; Escribanía Masas, Fenecidos, C 3178/5; Escribanía Taboada, Olvidados, C 254/20, C 259/4 y C 295/17; Escribanía Varela, Fenecidos, C 771/3; Escribanía Zarandona y Balboa, Fenecidos, C 746/3; Escribanía Zarandona y Wals, Olvidados, C 1359/1.

1.22. Archivo del Museo Naval de Madrid

Colección Vargas Ponce

Tomo I, Documento 187; Tomo II, Documentos 54, 66, 78 y 82; Tomo III, Documentos 3, 6, 8, 10, 27, 30 al 35, 39, 44 al 49, 51 al 56, 58 al 63, 68, 69, 71 al 76, 78 al 85, 87 al 91, 93 al 102, 104 al 109, 112 al 119 y 122; Tomo XXII, Documento 61.

1.23. Archivo General de Marina “don Alvaro de Bazán”

Fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y Ministerio de Marina

Sección Compañías de Navegación, Legajos 7186 y 7187; Sección Matrículas. Generalidad, Legajos 1871 y 1872; Sección Matrículas. Vizcaya, Legajo 1947; Sección Matrículas. Pesca, Legajos 1948 y 1949; Sección Ministerio. Ferrol, Legajos 3097, 3102, 3103, 3105 y 3109; Sección Ministerio. Generalidad, Legajo 3161; Sección Montes, Legajos 4221 y 4222; Sección Navegación Mercantil, Legajo 7044; Sección Pesca, Legajos 2114, 2187 y 2188; Sección Puertos, Legajo 5639.

Fondo del Departamento Marítimo de El Ferrol

2472 Caza y Pesca, Legajo 13765; 248 Embarcaciones mercantes, Legajos 13870 y 13871; 9411 Ordenanzas, Reglamentos e Instrucciones, Legajos 13862 y 13863; 9413 Delitos y Faltas, Legajos 8294 al 8297, 8345, 8392 y 8297.

1.24. Archivo Diocesano de Pamplona

Secretario Aguinaga, C.2-9 y C.3-12; Secretario Almandoz, C.436-7; Secretario Ciordia, C.48-13; Secretario Garro, C.141-5; Secretario Ibarrola, C.70-32; Secretario Navarro, C.2371-11; Secretario Ollo, C.994-6, C.1444-27, C.1540-9 y C.1674-6; Secretario Soto, C.436-6; Secretario Treviño, C.415-11; Secretario Villanueva, C.1790-2.

1.25. Biblioteca Koldo Mitxelena (San Sebastián)

C-61, F-11; C-318, F-26 y F-34 ; JU 2130 ; 091 DAT.

1.26. Archives du Ministère des Relations Exterieures (París)

Correspondance Consulaire, vol. 1.

2. FUENTES IMPRESAS

BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: *El Archivo Quemado. Inventarios antiguos del acervo documental de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián antes de la destrucción de 1813*. San Sebastián: Publicaciones del Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, 1986.

BARRENA OSORO, E.: *Ordenanzas de la Hermandad de Guipúzcoa (1375-1463). Documentos*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1982.

DEL CASTILLO, Leonardo: *Viage (sic) del Rey N. S. D. Phelipe IV a la frontera de Francia. Desposorio de la Serenissima Sra. Infante (sic) de España y solemne iuramento de la Paz*. Madrid: Imprenta Real, 1667.

DÍEZ DE SALAZAR, L.M. - AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa, Juntas Generales de Gipuzkoa-Diputación Foral de Gipuzkoa*, San Sebastián, 1990.

EGAÑA, D.I.: *El guipuzcoano instruido en las reales cédulas, despachos y órdenes que ha venerado su madre la Provincia*. San Sebastián: Imprenta de Lorenzo Riesgo Montero de Espinosa, 1780.

ETCHEVERRY, P. d': *Liburu hau da ixasoco nabigacionecoa. Martin de Hoyarabalec egiña francezes eta Piarres Detcheverry, edo Dorrec escarat emana eta cerbait guehiago abançatuba*. Bayona: Fauvet, 1677.

EXTRACTOS de las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País (1771-1793). XII tomos. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1985.

GONZÁLEZ, T.: *Colección de Cédulas, Cartas-Patentes, Provisiones, Reales Órdenes y otros documentos concernientes a las Provincias Vascas*. Madrid: Imprenta Real, 1829.

HOYARSABAL, M.: *Les voyages aventureux du capitaine Martin de Hoyarsabal, habitant de Çubiburu, contenant les reigles & enseignemens necessaires a la bonne & seure navigation*. Bourdeaux: Imprimerie de Ian Chouin, 1579.

ITURRIAGA, J.: *Manifiesto que con incontables hechos prueba los grandes beneficios que ha producido el establecimiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y califica quan importante es su conservación al estado, à la Real Hacienda, al bien publico (...)*. Madrid: 1749.

LARRAMENDI, M.: *Corografía de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa*. Buenos Aires: Ekin, 1950.

LÓPEZ DE ZANDATEGUI, C. - CRUZAT, L.: *Recopilación de leyes y ordenanzas de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa (1583)*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa, 1982.

MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa*. Bilbao: Gran Enciclopedia Vasca, 1972.

NOVISIMA recopilación de las leyes de España, mandada por Carlos IV. Madrid, 1805.

NUEVA recopilación de los fueros, privilegios, buenos usos y costumbres, leyes y órdenes de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa. Tolosa: Imprenta de la Provincia, 1697.

POÇA, A. de: *Hydrografia la mas curiosa que hasta aqui ha salido a luz, en que demas de un derrotero general se enseña la navegacion por altura y derrota y la del Este Oeste*. Bilbao: Mathias Mares, 1585.

SÁÑEZ REGUART, A.: *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*. 5 vols. Madrid: Imprenta de la Viuda de don Joaquin Ibarra, 1791-1795.

SUPLEMENTO de los Fueros, Privilegios y Ordenanzas de esta Mui Noble y Mui Leal Provincia de Guipuzcoa. San Sebastián: Lorenzo Riesgo y Montero, Impresor de la Muy Noble y Muy Leal Provincia, de dicha Ciudad, su Consulado y de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, 1758.

VEITIA LINAJE, J. de: *Norte de la contratación de las Indias occidentales*. Sevilla, 1672. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1981.

BIBLIOGRAFÍA

ACEDO, J.A.: *Carpinteros de ribera vizcainos*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaina, 1978.

-*La construcción naval en Vizcaya*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaina, 1978.

AGNEW, J.: *Belfast merchant families in the seventeenth century*. Dublin: Four courts press, 1996.

AGUIRRE SORONDO, A.: *Aia, 1000 urteko oroimena*. Aya: Aiako Udala, 2001.

AGIRREAZKUENAGA, J.: “Historian barrena: historiografiaren arazoak”, *Ikerketa berriak Euskal Herriko historian: metodologia aintzindariak eta berrikuntza historiografikoak*. Bilbao: Udako Euskal Unibertsitatea, 2002.

AIZPURUA AGUIRRE, R.: “El curso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha *San Fernando* y de la balandra *Nuestra Señora de Aránzazu*”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o víveres en los siglos XVI-XVII, base del sistema económico de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

-“Aro Berriko Euskal Herriko itsas ekonomiaren historiaren egoera”, *Uztaro*, 52 (2005).

-“La comercialización de la producción agrícola guipuzcoana durante la Edad Moderna”, en: ARANDA PÉREZ, F.J. (Coord.) *El mundo rural en la España Moderna*. Cuenca: Editorial de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.

-“Conflictos de intereses en torno a la aplicación de las Pragmáticas de Fletes en Guipúzcoa, entre mediados del siglo XVI y principios del siglo XVII”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998. t.IV: La Corona de Castilla.

-“Conversa izenekoak eta Lapurdiren eta Gipuzkoaren arteko harreman komertzialak Aro Berrian”, en: KINTANA GOIRIENA, J. - ARTETXE SÁNCHEZ, K. (Ed.): *Ikerketa berriak Euskal Herriko historian: metodologia aitzindariak eta berrikuntza historiografikoak*. Bilbao: Udako Euskal Unibertsitatea, 2002.

-“Orígenes de la construcción naval en el Cantábrico a través de las representaciones iconográficas románicas”, *Actas de las I Jornadas sobre minería y tecnología en la Edad Media peninsular*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1996.

-“La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 3 (2000).

-“Postrimerías de las pesquerías transatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: Proceso de creación y extinción de la Compañía Ballenera de San Sebastián”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 33 (1999).

-“Las redes comerciales guipuzcoanas en la conformación del tráfico de la plata peruana a través del puerto de Buenos Aires: los casos de Maleo y de Martiarena”, en: PANIAGUA PÉREZ, J. – SALAZAR SIMARRO, N. (coord.): *Ophir en las Indias: estudios sobre la plata en américa, siglos XVI-XIX*. León: Universidad de León, Área de Publicaciones, 2010.

ALBERDI LONBIDE, X. – ARAGÓN RUANO, A.: “Le commerce du fer basque et des produits alimentaires français dans les ports du Guipuzcoa à la fin du XVIe et dans la première moitié du XVIIe siècle”, en: PRIOTTY, J. P.-SAUPIN, G.: *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XVe-XVIIIe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2008.

-“La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, (1998).

-*Entre Allepunta y Mollari. Historia de un pueblo marítimo*. Zarautz: Ayuntamiento de Zarautz - Museo de Arte e Historia de Zarautz, 2004.

-“El premio de la plata y la devaluación del vellón en Guipúzcoa en el siglo XVII”, *Cuadernos de Historia Moderna*, 27 (2002).

-“El proceso de institucionalización de las cofradías guipuzcoanas durante la Edad Moderna: Cofradías de mareantes y de podavines”, *Vasconia*, 30 (2000).

-“Relaciones comerciales entre puertos franceses y guipuzcoanos en las décadas finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII: síntoma de vitalidad económica”, *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 27 (2007).

ALBERDI LONBIDE, X.-PÉREZ CENTENO, J.M.: *Itsasoari so. Euskal Herriko talaiak eta seinero-postuak / Los ojos del mar. Atalayas y Señeros del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2009.

ALBERDI LONBIDE, X. – RILOVA JERICÓ, C.: “¿Una rebelión de tierra adentro? Nuevas perspectivas sobre San Sebastián y la Machinada de 1766”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 43 (2010).

ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Barcelona: ed. Planeta, 1975.

ALEGRE, J.M.: *Las relaciones hispano-danesas en la primera mitad del siglo XVIII*, *Revue Romane*, 14, Copenhague: Etudes Romanes de l'Université de Copenhague, 1978.

ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*. Madrid: Akal, 1977.

ÁLVAREZ GILA, O. - ANGULO MORALES, A. (Eds.): *Las migraciones vascas en perspectiva histórica (siglos XVI-XX)*. Bilbao: Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, 2002

ÁLVAREZ SANTALÓ, C., et.al. (Coords): *La Religiosidad Popular*. Barcelona-Sevilla: Anthropos-Fundación Machado, 1989.

AMEZAGA ARESTI, V.: *Hombres de la Compañía de Caracas*. Bilbao: Gran Enciclopedia Vasca, 1979.

ANDRES, M.B. - OLARAN, C.: “Estudio de la conflictividad a través de los pleitos del siglo XVI del archivo del Corregidor de Guipúzcoa”, *Homenaje a J. Ignacio Tellechea Idígoras*. Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, 16-17 (1982-1983).

ANDREWS, K.R.: *Ships, money and politics. Seafaring and naval enterprise in the reign of Charles I*. London: Cambridge University Press, 1991.

-“The restoration navy and English foreign trade, 1674, 1688: A study in the peacetime use of sea power: Hornstein, sr.”, *English historical review*, 110 (1995).

-*Trade, Plunder and Settlement: Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*. London: Cambridge University Press, 1984.

ANGULO MORALES, A.: “Los comisionados del Banco Nacional de San Carlos en las capitales vascongadas (1782-1808)”, *Vasconia*, 32 (2002).

-“Comercialización y contrabando de tabaco en el País Vasco durante el antiguo régimen”, *Vasconia*, 31 (2001).

-“El control y la persecución de los mercaderes portugueses en la Castilla de la primera mitad del siglo XVII”, en: GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (Ed.): *Exclusión, recismo y xenofobia en Europa y América*. Bilbao: Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, 2002.

-*Del éxito en los negocios al fracaso del consulado. La formación de la burguesía mercantil de Vitoria (1670-1840)*, Bilbao: Servicio Editorial. Universidad del País Vasco, 2000.

-“El mercado y el comerciante. Formas de organización mercantil y vida cotidiana en Vitoria (siglos XVII y XVIII)”, en: IMÍZCOZ, J. M. (Dir.): *La vida cotidiana en Vitoria en la Edad Moderna y Contemporánea*. San Sebastián: Txertoa, 1995.

-*Las puertas de la vida y la muerte: la administración aduanera en las Provincias Vascas (1690-1780)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995.

-“La resistencia a un poder desconocido. La polémica de los mercaderes portugueses en Guipúzcoa (1600-1612)”, en: PORRES MARIJUÁN, R. (Ed): *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascas (siglos XV-XVIII)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2001.

-“Una historiografía en transformación. El debate entre la costumbre y la renovación (Edad Moderna)”, en: BAZÁN, I.: *20 años de Historiografía Vasca: Revista Vasconia (1983-2003)*. *Vasconia*, 34 (2005).

APESTEGUI, C.: “Aproximación a la vida y obra de Antonio de Gaztañeta”, en: VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. San Sebastián: Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa-Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1992.

-“Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización”, en: ALVES, F. (Ed.): *Proceedings. International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia-Metropolitano de Lisboa, 1999.

-“La Arquitectura Naval entre 1650 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria*, 2 (1999).

APESTEGUI, C. - IZAGUIRRE, M. - LEÓN, C.: *La aventura del Guadalupe*. Barcelona: Lunxerg, 1997.

APRAIZ, J.A.: “La pesca en Euskalerría. La pesca costera”, vol. I, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984.

APRAIZ, J.A.-BIKANDI, J.J.: “La pesca en Euskalerría. La pesca del litoral”, vol. II, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984.

AQUERRETA, S.: *Negocios y finanzas en el siglo XVIII: la familia Goyeneche*. Pamplona: EUNSA, 2001.

ARAGÓN RUANO, A.: “Basoa Euskal Herriko historian zehar”, *Uztaro*, 29 (1999).

-*El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. San Sebastián: Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2001.

-“Cofradía de los Gloriosos Patriarcas San José y San Andrés de carpinteros, toneleros y canteros de San Sebastián: Un ejemplo de oligarquización (siglos XVI al XVIII)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 37 (2003).

-“La conflictividad en torno al bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: Recorte y apropiación de los usos y bienes concejiles”, en: ARANDA PÉREZ, F.J. (Coord.) *El mundo rural en la España Moderna*. Cuenca: Editorial de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2004.

-“Conflictos entre el Corregidor y la Provincia de Guipúzcoa por la jurisdicción sobre los bosques durante el siglo XVIII: lo excepcional del caso guipuzcoano”, *Vasconia*, 31 (2001).

-“La falsificación de Antonio Lupián Zapata y el documento del pacto de Gipuzkoa con Castilla”. En: ORELLA UNZUÉ, J.L.: *Gipuzkoa versus Castilla. Conquista, pacto y derechos históricos, 1200-2000*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2000.

-“La importancia de la madera en la tecnología medieval de Gipuzkoa”, *Actas de las I Jornadas sobre minería y tecnología en la Edad Media peninsular*. León: Fundación Hullera Vasco-Leonesa, 1996.

-“La importancia de los montes comunales en el desarrollo de la sociedad urbana vasca en el tránsito del medievo a la modernidad (siglos XV y XVI)”, *Boletín de la Real sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LIX, 1 (2003).

-”Labores forestales en Gipuzkoa durante los siglos XVI-XVIII”, *Zainak*, 17 (1998).

-“Los podavines: labradores jornaleros en San Sebastián durante los siglos XV al XVIII”, *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 33 (1999).

ARAGÓN RUANO, A., et al.: *La casa “Torrea” de Iturriotz. Historia y patrimonio cultural*. Oyarzun: Oiartzungo Udala, 2003.

ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “El control de la producción histórica sobre Gipuzkoa en el siglo XVII. Un instrumento de defensa del régimen foral”, *Vasconia*, 25, (1998).

-“La pervivencia de los Parientes Mayores en el poder político local de Gipuzkoa durante el período 1511-1550”, VV.AA.: *Las Juntas en la conformación de Gipuzkoa hasta 1550*. San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa - Diputación Foral de Gipuzkoa, 1995.

-“La resistencia frente a la política de las autoridades de Marina en Guipúzcoa durante el período borbónico”, en: PORRES MARIJUÁN, R. (Ed): *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascas (siglos XV-XVIII)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2001.

-“Transporte y navegación en la Guipúzcoa del siglo XVI: su capital importancia como factor económico creador de riqueza interior”, *Mundaiz*, 44 (1992).

ARANDA PÉREZ, F.J.: “Prosopografía y particiones de bienes: una propuesta metodológica para el estudio de las oligarquías urbanas castellanas en la Edad Moderna”, *Cuadernos de Historia Económica*, 12 (1991).

ARAUZ MONFANTE, C. A.: *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*. Caracas: Academia Nacional de la Historia, 1984.

ARBEX, J.C.: *Arrantzaria. Evolución de la construcción artesanal, de la pesca y de sus artes en Euskal Herria*. Bilbao: Petronor, 1984.

ARCOCHA-SCARCIA, A.: “Deux imprimeurs rochelais de XVIe siècle: Pierre Haultin,

imprimeur du *Testamentv Berria* (1571) traduit par Jean de Liçarrague, et Jean Portau, imprimeur de l'édition 1579 des *Voyages avantvrevx* du capitaine-pilote Martin de Hoyarsabal de Ciboure", en: *EUGÉNE Goyheneche omenaldia-hommage*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2001.

-“Itsassoco biayetaco othoitcen araldea “la série de prières pour les voyages en mer” de Joannes Etcheberri de Ciboure (1627)”, *Lapurdum*, IV (1) (1999).

-“Le routier des mariniers du Capitaine Martin de Hoyarsabal de 1579: questionnement autour d'une énigme”, *Lapurdum*, IV (1) (1999).

-“Pierre Detcheverry dit “Dorré”, pilote et cartographe labourdin du XVIIe siècle, traducteur en euskara du routier d'Hoyarsabal de 1579”, *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 2000.

-“La tempête en mer dans la littérature d'expression basque des XVIIe et XVIIIe siècles”, *Zainak*, 21 (2002).

-“Une image inédite du harponneur basque à travers un document de 1732”, *Bulletin de la Société des Sciences Lettres et Arts de Bayonne*, 2001.

ARENILLAS SAN JOSÉ, O.: “Los servicios militares de la noble villa de Portugalete. Siglos XVI-XVII”, en: VV.AA.: *Portugalete en la Edad Moderna: tres estudios monográficos*. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2001.

ARESO, P.: “Variaciones del litoral marino. Descripción geomorfológica de la costa vasca”, *Itsasoa*, t.V, San Sebastián: Editorial Etor, 1987.

ARIZAGA, B. - BOCHACA, M.: “El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: *La arquitectura naval española (en madera)*. Madrid: 1914.

-*Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*. Barcelona: Olive de Vilanova, 1917.

ASTIGARRAGA, J.: “La Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico (1770-1782)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 48 (1992).

AURIZENEA, K.M.: *Síntesis histórico-monumental de la villa de Zarautz*. t.II. Zarauz: Ayuntamiento de Zarauz, 1987.

AYERBE, M.R.: “Nuevos datos sobre el comercio y la industria naviera guipuzcoana en el siglo XVI”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XLIV (1988).

AZCONA GUERRA, A. M.: *Comercio y comerciantes en la Navarra del siglo XVIII*. Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, 1996.

AZKARATE, A., et al.: *Balleneros vascos del siglo XVI (Chateau Bay, Labrador, Canadá). Estudio arqueológico y contexto histórico*. Vitoria: Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco, 1992.

AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Balleneros vascos en el Cantábrico*. San Sebastián: Ttarttalo Argitaletxea, 2000.

-“Las conservas de pescado en Gipuzkoa: de la Edad Media al siglo XVIII”, en: *LAS CONSERVAS de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*. San Sebastián: Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.

-“Fabricación y comercialización de armas en el valle del Deba (1550-1600)”, *Cuadernos de Sección Historia-Geografía*, 22 (1993).

-”Guerra y supervivencia. Un episodio del curso guipuzcoano a mediados del siglo XVI”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-“Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

-*Picas vascas en Flandes. Historias de armas en Euskal Herria*. San Sebastián: Ediciones Ttarttalo, 2002.

-*Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. 2 vols. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Gipuzkoa, 1990.

-*Un mercader en el reino de Felipe II: el eibarrés Martín López de Isasi*. Eibar: Ayuntamiento de Eibar, 1999.

AZPIAZU, J.A. - ERVITI, M.D.: “Antecedentes y primera época de Gaztañeta”, en: VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. San Sebastián: Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa-Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1992.

BANÚS Y AGUIRRE, J.L.: “Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 8 (1974).

BARANDIARÁN, J.M.: *Diccionario de mitología vasca*. San Sebastián: Txertoa, 1984.

BARKHAM, M.: “El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

-“La construcción naval en Zumaya 1560-1600. Estructura y organización de una industria

capitalista mercantil”, vol. III, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1987.

-“La construcción naval vasca en el siglo XVI, la nao de uso múltiple”, *Cuadernos de sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 3 (1984).

-“French Basque <<New Found Land>>, entrepreneurs and the import of codfish and whale oil to northern Spain, c.1580 to c.1620: The case of Adam de Chibau, burgess of Saint-Jean-de-Luz and <<Sieur de St. Julien>>”, *Newfoundland Studies*, 10 (1994).

-“La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, *Itsas Memoria*, 3 (2000).

-“Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: el seguro marítimo en Burgos y su desarrollo en Bilbao, San Sebastián y Madrid, 1500-1630”, *ACTAS del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, t.1. Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1994.

BARRUTIA ETXEBARRIA, E.: *Bermeo eta Mundakako arrantzaleen hiztegia*. Bilbao: Udako Euskal Unibertsitatea, 1996.

BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid: Escuela de Historia Moderna, 1963.

-*El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao: Estudios de Deusto, 1963.

BASTIDA, B.: “Mercat sense mercaders?”, *Els espais del mercat. II colloqui internacional d'història local. València, 23, 24, 25 i 26, abril, 1991*. Valencia: Diputació de València, 1993.

BASURTO, R.: *Comercio y burguesía mercantil en Bilbao, en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1983.

-“Linajes y fortunas mercantiles de Bilbao del siglo XVIII”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

BAYARD, F.: *Le monde des financiers au XVIIe siècle*. Mayenne: Flammarion, 1988.

BELANGER, R.: *Los vascos en el estuario del San Lorenzo, 1535-1635*. San Sebastián: Auñamendi, 1980.

BENITO DOMÍNGUEZ, A.M.: *Estudio histórico del puerto de Getaria: Getaria, una villa volcada al mar*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 1999.

BERNARD, J.: *Navires et gens de mer à Bordeaux vers 1400-vers 1500*. 3 vols. Paris: SEVPEN, 1968.

BIKANDI, J. J.: “Aspectos sociales de la actividad pesquera. Ciclos laborales y compañías pesqueras”, vol. IV, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1987.

-“Cofradías de pescadores”, vol. VI, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1989.

BILBAO, L.M.: “El ascenso mercantil del País Vasco en los siglos XIII al XVI”, *Cuadernos de Alzate. Revista vasca de la cultura y las ideas*, 31 (2004).

-“El comercio marítimo de la Villa de Bilbao en el comercio cantábrico del siglo XVI”, *Congreso de Historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, vol. 1, XII (2003).

-“Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

-“Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII”, *Saioak*, 1 (1977).

-“Exportación y comercialización de las lanas de Castilla durante el siglo XVII, 1610-1720”, en: *EL PASADO histórico de Castilla y León*, vol. 2, Burgos: Junta de Castilla y León, 1983.

-“La introducción y expansión del maíz y su incidencia en la economía del País Vasco”, *Historia General de Euskalherria*, 6 (1981).

-“Protoindustrialización y cambio social en el País Vasco (1500-1830)”, *Letras de Deusto*, 29 (1984).

-“Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII”, *Historia del Pueblo Vasco*. San Sebastián: Erein, 1979

BILBAO, L.M. - FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: “Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)”, VV.AA.: *La economía española el final del Antiguo Régimen*. vol.2, Madrid: Edición Pedro Tedde, 1982.

BLAUG, M.: “Marx, Schumpeter y la teoría del empresario”, *Revista de Occidente*, V (1983).

BLAZQUEZ, A. - CHAREYRE, P.: *Espaces nationaux et identités régionales. Mélanges en l'honneur du Professeur Christian Desplat*. Paris: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2005.

BLAZQUEZ, A.: “Los expedientes de genealogía y limpieza de sangre de los siglos XVII y XVIII en Vizcaya: un intento de acercamiento a la mentalidad vizcaína de la época”, en: *IIº CONGRESO Mundial Vasco. Euskal Herriaren historiari buruzko biltzarra. Congreso de Historia de Euskal Herria. Congres d'Histoire d'Euskal Herria. Conference on History of the Basque Country*. Vol. 3, 1988.

BOIS, G.: “Un assaig sobre el naixement i el desenvolupament de l'economia de mercat al si de la societat feudal”, en: *ELS ESPAIS del mercat. II Colloqui internacional d'història local*. València: Diputació de València, 1993.

BOWEN, H.V.: *Elites, enterprise and the making of the British Overseas Empire, 1688-1775*. Basingstoke: Macmillan, 1996.

BOXER, C.R.: *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*. New York: Knopf, 1965.

-*The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*. London: Hutchinson, 1969.

BOYAJIAN, J.C.: *Portuguese bankers at the court of Spain, 1626-1650*. New Brunswick: Rutgers University Press, 1983.

BRAUDEL, F.: *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. 3 vols. Madrid: Alianza, 1984.

-*El Mediterráneo y el mundo del Mediterráneo en la época de Felipe II*. 2 vols. Madrid: FCE, 1980.

BROENS, N.: *Monarquía y capital mercantil: Felipe IV y las redes comerciales portuguesas (1627-1635)*. Madrid: Editorial de la Universidad Autónoma de Madrid, 1989.

BRUMONT, F.: "Désenclavement et commerce du vin en bas Armagnac au XVIIIe siècle", en: DESPLAT, C. (dir.): *L'homme du Midi. Sociabilités méridionales*. Paris: Editions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2003.

-"La géographie du commerce des draps à Toulouse au milieu du XVIe siècle", *Annales du Midi*, 236 (2001).

BUSTOS RODRÍGUEZ, M.: *Los comerciantes de la Carrera de Indias en el Cádiz del siglo XVIII (1713-1775)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1995.

CABANTOUS, A.: *La mer et les hommes : pecheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Revolución*. Dunquerque: Westhoek-Editions, 1980.

CANOURA QUINTANA, A.: *A pesca da balea en Galicia nos séculos XVI e XVII*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2000.

CARO BAROJA, J.: *Las formas complejas de la vida religiosa. Religión, sociedad y carácter en la España de los siglos XVI y XVII*. Barcelona: Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, 1995.

-*La hora navarra del siglo XVIII (Personas, familias, negocios e ideas)*, Pamplona: Instituto Príncipe de Viana, 1969.

-*Los judíos en la España Moderna y Contemporánea*. 3 vols., Madrid: Istmo, 1986.

-*Los vascos y el mar*. San Sebastián: Txertoa, 1981.

CARRASCO GONZÁLEZ, M. G.: *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 1997.

CARRIÈRE, C.: *Negotiants marseillais au XVIIIe siècle: Contribution à l'étude des économies maritimes*. Marseille: Institut Historique du Provence, 1973.

CARRIÓN ARREGUI, I. M.: "La fabricación de grandes anclas de navíos en el siglo XVIII en Gipuzkoa", *Itsas Memoria*, 2 (1998).

-“El trabajo en una manufatura real del siglo XVII: los armeros de la Armería de Tolosa”, *Vasconia*, 30 (2000).

-*La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*. Bilbao: Servicio Editorial UPV, 1991.

CASADO ALONSO, H.: "El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)", *Itsas Memoria*, 4 (2003).

-“Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI”, *Itsas Memoria*, 2 (1998).

-*Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588*. Madrid: San Martín, 1988.

-“Flota atlántica y tecnología naval hispana en tiempos de Felipe II”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998. t.II: La Monarquía. Recursos, organización y estrategias.

-“Los pescadores de la villa de Santander, entre los siglos XVI y XVII”, *Anuario del Instituto de estudios marítimos Juan de la Cosa*, 1 (1977).

-“Pescadores y Linajes. Estratificación social y conflictos en la villa de Santander (siglos XV y XVI)”, *Altamira*, 40 (1977).

CASTEJÓN, R.: "El empresario Schumpeteriano y la Historia Empresarial", *Papeles de economía española*, 17 (1983).

CAYUELA FERNÁNDEZ, J.: "Los marinos vascos en Trafalgar", *Itsas Memoria*, 5 (2006).

CAZEILS, N.: *Dix siècles de pêche à la baleine*. Rennes: Editions Ouest-France, 2000.

-“La pêche du cachalot et la preparation du spermaceti au Labourd”, *Bulletin de la Société des Amis du Musée Basque*, 157 (2001).

CEBERIO CASTRO, I. M.: *Estudio histórico de la casa lonja de Bedua*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1989.

CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las armadas de Felipe II*. Madrid: San Martín, 1989.

-*La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991.

CERVERA PERY, J.: *La marina mercante española, historia y circunstancias*. Madrid: San Martín, 1990.

-*El poder naval en los reinos hispánicos: la marina en la Edad Media*. Madrid: San Martín, 1992.

CHANDLER, A.J.: *La mano visible*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1988.

CHAUDHURY, S. - MORINEAU, M.: *Merchants, Companies and Trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

CHAUNU, P. y H.: *Sevilla et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: Armand Colin, 1955-1959.

CHAUNU, P.: *Sevilla y América siglos XVI y XVII*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983.

CHILDS, W.R.: *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*. Manchester: University Press, 1978.

-“Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

CIPOLLA, C.M.: *Entre la historia y la economía. Introducción a la historia económica*. Barcelona: Crítica, 1991.

CIRIQUIAÍN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1986.

-*Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián: Ediciones vascas, 1979.

COLEMAN, D. C. - MATHIAS, P. (Eds.): *Enterprise and History. Essays in honour of Charles Wilson*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

COLIN, A. (ed.): *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*. Paris: Masson & Armand Colin Éditeurs, 1997.

COLL MARTIN, S.: “Empresas versus Mercados. Un boceto para una historia de la empresa (1ª parte)”, *Revista de Historia Económica*, Año IX, nº 2 (1991).

COLLADO VILLALTA, P.: "El embargo de bienes de los portugueses en la Flota de Tierra Firme de 1641", *Anuario de Estudios Americanos*, XXXVI (1979).

COMÍN, F. - MARTÍN ACEÑA, P.: *La empresa en la historia de España*, Madrid: Editorial Civitas, 1996.

CÓRDOBA DE LA LLAVE, R.: "El comercio del hierro en Córdoba, un capítulo de la actividad económica vascongada en Andalucía a fines de la Edad Media", *Congreso de Historia de Euskal Herria*. vol. 2, San Sebastián-Bilbao. Vitoria: 2º Congreso Mundial Vasco, 1987.

CREMADES GRIÑÁN, C. M. (Coord.): *La Invencible*. Madrid: Anaya, 1987.

DARDEL, P.: *Navires et marchandise dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle*. Paris: SEVPEN, 1963.

DELGADO I RIBAS, J.M.: "La industria naviera en Cataluña y en el País Vasco: un estudio comparativo (1750-1850)", *Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos. Actas del I Coloquio Vasco-Catalán de Historia*. Barcelona: Servicio de publicaciones de la Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra, 1985.

DESPLAT, C.: "La contrebande dans les Pyrénées Occidentales à l'époque moderne", *Revue de Pau et du Béarn*, 27 (2000).

- "La coutume et la régulation de la violence pastorales: le <<carnau>> pyrénéen", en: MOUSNIER, M. - POUMARÉDE, J.: *La coutume au village dans l'Europe médiévale et moderne. Actes des Xxe Journées internationales d'histoire de l'abbaye de Flaran (septembre 1998)*. Toulouse: Presses Universitaires de Mirail, 2001.

- *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne*. Toulouse: Presses Universitaires du Mirail, 1996.

- *Frontières. Actes du 125ème Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, section Histoire du monde moderne, de la Révolution française et des révolutions (Lille 2000)*. Paris: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2002.

- *Pyrénées, terres frontières*. Paris: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1996.

-(ed.): *Frontières*. Paris: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 2002.

DÍAZ ORDOÑEZ, M.: "Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de jarcia para la Armada española", *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 2 (2001).

DÍAZ-TRECHUELO, L.: "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa", *Itsas Memoria*, 4 (2003).

DÍEZ DE SALAZAR, L.M.: “El diezmo viejo y seco o diezmo de la mar de Castilla (s.XIII-XVI). Aproximación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 15, (1981).

-*Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*. 2 tomos, San Sebastián: Haramburu, 1983.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *La clase social de los conversos en Castilla en la Edad Moderna*. Granada, 1991.

-*La crisis del siglo XVII: la población, la economía, la sociedad*. Madrid: Espasa-Calpe, 1989.

DOSI, G., et al.: “Toward a theory of corporate coherence: preliminary remarks”, en: DOSI, G. - GIANNETTI, R. - TONINELLI, P.A. (Eds): *Technology and Enterprise in a historical perspective*. Oxford: Clarendon Press, 1992.

DUNLOP, J.: *The British fisheries society, 1786-1893*. Edimburgo: J.Donald, 1978.

DUO, G.: “L’enseignement de la science nautique en Labourd au XVIIIe siècle”, *Zainak*, 21 (2002).

EGAÑA GOYA, M.: “Le plan géométral de l’île de Terreneuve. L’école basque de cartographie/Euskal kartografia eskola”, *Zainak*, 21 (2002).

EINARSSON, T., et al.: “Balleneros vascos en Islandia (siglo XVII)”, vol. III, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1987.

EISENSTADT, S. N. - RONIGER, L.: *Patron, clients and friends: Interpersonal relations and the structure of trust in society*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

ELLIOT, J.: *Poder y sociedad en la España de los Austrias*. Barcelona: Crítica, 1982.

EMPARAN MUÑOZ, R.: “Villa Real de San Nicolás de Orio. Introducción histórica”, *Los barcos del Oria*. San Sebastián: BBV-Museo Naval-Ayuntamiento de Orio-Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994.

ENCISO RECIO, L. M. (Coord.): *La burguesía española en la Edad Moderna*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1996.

ENGELS, M.C.: *Merchants, interlopers, seaman and corsairs. The “Flemish” community in Livorno and Genoa (1615-1635)*. Verloren: Hilversum, 1997.

ERKOREKA, J. I.: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria: Gobierno Vasco, 1991.

-“Aproximación histórica al estudio de las relaciones interinstitucionales entre las cofradías

de mareantes y los municipios costeros vascos”, *Bermeo*, 8 (1990-1991).

-*Estudio histórico de la Cofradía de Mareantes de Portugalete; orígenes, organización y funciones*. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 1993.

ESPADAS BURGOS, M. (ed.): *Corpus diplomático hispano-ruso (1667-1799)*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, I, 1991.

FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P.: *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: Cambio económico e historia*. Madrid: Akal, 1975.

FERNÁNDEZ CASANOVA, C. (coord.): *Historia da pesca en Galicia*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela, 1998.

FERNÁNDEZ DÍAZ, R. - MARTÍNEZ SHAW, C.: “La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa”, *Revista de Historia Económica*, 3 (1984).

FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*. Madrid: Siglo XXI, 1974.

-“Estructura de los sectores agropecuarios y pesqueros vascos (1700-1890)”, *9º Congreso de Estudios Vascos*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1983.

-“Los altibajos mercantiles del Consulado de Bilbao en los años 80 y 90”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t.IV: *La Corona de Castilla*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998.

FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid: Estudio Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 9 t., 1898.

-*La marina de Castilla: desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española*. Madrid: El Progreso Editorial, 1894.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: *Comerciantes vascos en Sevilla*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2000.

FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Santiago de Compostela: Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988.

-“Las rutas marítimas y comerciales del flanco ibérico desde Galicia hasta Flandes”, *Congreso “El fuero de San Sebastián y su época”*. San Sebastián: Eusko-Ikaskuntza, 1982.

FERRER MALLOL, M. T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona: CSIC, 2000.

-“Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de

Pedro de Larraondo (1406-1409)", *Itsas Memoria*, 2 (1998).

-“Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

FISHER, H.E.S.: *The Portugal Trade: A study of anglo-portuguese commerce, 1700-1770*. London: Methuen, 1971.

FISHER, J.: *Commercial relations between Spain and Spanish America in the Era Free Trade, 1778-1796*. Liverpool: University of Liverpool, 1985.

-*Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*. Madrid: Col. MAPFRE América, 1992.

-*Studies in british privateering, trading enterprise, and seamen's welfare, 1775-1900*. Exeter: University of Exeter, 1987.

FRAILE, P.: “La Historia Económica de la Empresa como disciplina independiente: Una perspectiva histórica”, *Revista de Historia Económica*, Año XI, nº 1 (1993).

FRANCH BENAVENT, R.: *Crecimiento comercial y enriquecimiento burgués en la Valencia del siglo XVIII*. Valencia: Institució Alfons el Magnànim, 1986.

-*El capital comercial valenciano en el siglo XVIII*. Valencia: Universitat de Valencia, 1989.

GARAT, J.: *La grande aventure des pêcheurs basques, baleine, morue, sardine, thon*. Biarritz: Atlantica, 1998.

GÁRATE OJANGUREN, M.: *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de la Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1993.

-“El Consulado de San Sebastián y el comercio con Indias (Su papel decisivo en la Compañía de Caracas)”, *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 16 (1982).

-*El proceso de desarrollo económico en Gipuzkoa*. San Sebastián: Cámara de comercio, industria y navegación de Guipúzcoa, 1976.

-*La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián: Grupo doctor Camino, 1990.

-“La Real Compañía de La Habana y el puerto de Veracruz (Relaciones económicas y comerciales)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 49 (1993).

-“La Real Compañía Sardinera de Guetaria”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 38 (1982).

-“San Sebastián y el comercio libre con Indias. Repercusiones económicas”, *ACTAS del coloquio sobre libre comercio*, Cádiz: Edición de la Fundación del Banco Exterior, 1987.

GÁRATE OJANGUREN, M.-MARTÍN ACEÑA, P. (Eds.): *Economía y empresa en el norte de España (una aproximación histórica)*, en: *Cuadernos de Economía y Empresa, sección Historia*, 1994.

GARCIA BAQUERO, A.: *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

-*Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.

-“La Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI: El efecto especular de la nueva situación americana”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998, t.IV: La Corona de Castilla.

GARCÍA BERNAL, C.: *Cargadores a Indias*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Caja de ahorros vizcaína, 1966.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: “Las cofradías de oficios en el País Vasco durante la Edad Media (1350-1550)”, *Studia Historica, Historia Medieval*, 15 (1997).

GARCÍA FUENTES, L.: *El comercio español con América (1650-1700)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1976.

-*Sevilla, los vascos y América*. Bilbao: Fundación BBV, 1991.

GARCÍA RUIPÉREZ, M.: “El pensamiento económico ilustrado y las compañías de comercio”, *Revista de Historia Económica*, año IV, 3 (1986).

GARMENDIA ARRUABARRENA, J.: “Armadores y armadas de Guipúzcoa (1685-1892)”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 19 (1985).

-“Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias”, *Cuadernos de sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 13 (1990).

-“Catálogo de los vascos en el Archivo General de Indias”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXIX-XL (1983-1984).

GARMENDIA LARRAÑAGA, J.: *Gremios, oficios y cofradías en el País Vasco*. San Sebastián: Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, 1979.

GELMAN, J.: *Economie et administration locale dans Río de la Plata du XVIIe siècle*. Paris: EHESS, 1983.

GIMÉNEZ LÓPEZ, E.: *Alicante en el siglo XVIII. Economía de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen*. Valencia: Institució Alfons el Magnànim, 1981.

GINER SERRANO, M.J.: *Estudio histórico del puerto de Elantxobe*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2001.

GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid: ed. Naval, 1988.

-*La Invencible y la empresa de Inglaterra*. Madrid: ed. Nerea, 1988.

GÓMEZ PIÑEIRO, F.J.: *Atlas de Euskal Herria*. San Sebastián: Caja Laboral Popular, 1983.

-*Geografía de Euskal Herria*. Barcelona: Oikos-Tau, 1985.

GÓMEZ RIVERO, R.: “La Superintendencia de Construcción naval y fomento forestal en Guipúzcoa (1598-1611)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 1986.

GONZÁLEZ ENCISO, A.: “Las manufacturas textiles en el entorno de la Monarquía Hispánica”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998, t.II: La Monarquía. Recursos, organización y estrategias.

-*El negocio de la lana en España (1650-1830). Simposio Lanas y Finanzas en España del siglo XVIII (Pamplona, 2000)*. Pamplona: Eunsa. Ediciones Universitarias de Navarra, 2001.

GONZÁLEZ ENCISO, A. - TORRES SÁNCHEZ, R.: *Tabaco y economía en el siglo XVIII*. Pamplona: Eunsa. Ediciones Universitarias de Navarra.

GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana en los años de superación de la crisis económica del siglo XVII*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994.

GONZÁLEZ DE VEGA, G.: *Por donde el viento nos lleve. Antología de relatos españoles de piratas*. Madrid: Suma de Letras, S.L., 2003.

GOODMAN, D.: *Poder y penuria. Gobierno, Tecnología y Sociedad en la España de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 1990.

GORIS, J.A.: *Étude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Contribution a l'histoire des débuts du capitalisme moderne*. Louvain: Librairie Universitaire, 1925.

GRACIA CÁRCAMO, J.: “Los aspectos económicos y la previsión social en la historia de la cofradía de pescadores de Bermeo a través de sus ordenanzas”, *Estudios de Deusto*, 74

(1985).

-“Los conflictos sociales en la cofradía de Bermeo a fines de la Edad Media, a través de sus ordenanzas”, *CONGRESO de estudios históricos: Vizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, 1985.

-“La crisis de la pesca vizcaína en el final del Antiguo Régimen”, *Anuario de Estudios Marítimos <<Juan de la Cosa>>*, 3 (1979-1980).

-“La evolución de la economía pesquera española en el siglo XVIII”, *Letras de Deusto*, 14 (1984).

GREIF, A.: “Reputation and Coalition in Medieval Trade: Evidence on the Maghribi Traders”, *The Journal of Economic History*, vol. XLIX, 4 (1989).

GUEVARA, J.R.: “El corso en el País Vasco del XVI”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-“El corso Hondarribiarra (1690-1714)”, *Boletín de Estudios del Bidasoa*, 15 (1997).

GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Bilbao: Imprenta y librería de Jose de Astuy, 1913.

-*La industria naval vizcaína: anotaciones históricas y estadísticas, desde sus orígenes hasta 1917*. Bilbao: Librería Villar, 1918.

HARING, C. H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1979.

HEERS, J.: “La comerce des basques en Méditerranée au XVe siècle: d’après les Archives de Gênes”, *Bulletin Hispanique*, 57 (1955).

-*Gênes au XVe siècle: Activité économique et problèmes sociaux*. Paris: SEVPEN, 1961.

HEREDIA HERRERA, A.: *Sevilla y los Hombres del Comercio (1700-1800)*. Sevilla: Editoriales Andaluzas Unidas, 1989.

HERRERO SÁNCHEZ, M.: *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*. Madrid: CSIC, 2000.

HERREROS, V. J., et al.: “Análisis paleográfico y diplomático de la carta de afletamiento (1550-1611)”, *Mundaiz*, 42 (1991).

-“Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Fuenterrabía, 1361-1550)”, *Cuaderno de Sección Historia-Geografía de Eusko Ikaskuntza*, 1 (1983).

HORNSTEIN, R.: *The Restoration Navy and english foreign trade, 1674-1688. A study in the*

peacetime for sea power. Aldershot: Scolar Press, 1991.

HUSSEY, R.D.: *The Caracas Company, 1728-1784. A study in the history of spanish monopolistic trade*. Cambridge: M.A., 1934.

HUXLEY, S.: "Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain (siglo XVI)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XXXV (1979).

-"Burgos insurance for Basque ships, 1547-1592", *Archivaria*, 11 (1980).

-"Mercantile Community in inland Burgos", *Geographical Magazine*, XLVI (1973).

-"Los vascos y las pesquerías transatlánticas", vol. III, *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984.

-"Vascos en Terranova. Dos cartas de afletamiento de naves en San Sebastián", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 14 (1978).

HUXLEY, S. - BARKHAM, M.: "Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540 - c. 1630)", *Itsas Memoria*, 1 (1996).

IMAZ, J. M.: *La industria pesquera de Guipúzcoa a fines del XVI*. San Sebastián: Diputación Provincial de Guipúzcoa, 1944.

IMÍZCOZ BEUNZA, J. M. (Dir.): *Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995.

JAUPART, F.: *L'activité commerciale et maritime de Bayonne au XVIIIe siècle*. Bayona: Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 1974.

-*Histoire maritime de Saint-Jean-de-Luz et de Ciboure aux XVIIe et XVIIIe siècles*. Bayona: Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne, 1981.

KAMEN, H.: *La España de Carlos II*. Barcelona: Crítica, 2ª edición, 1987.

-*El Siglo de Hierro. Cambio social en europa, 1550-1660*. Madrid: Alianza Editorial, 1982.

KINDER, H. - HILGEMANN, W.: *Atlas histórico mundial*. Madrid: Istmo, 1988.

LABAYRU, E. J.: *Historia general del señorío de Bizcaya*. 8 vol., Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1967-1970.

LABORDA MARTÍN, J. J.: "El arranque de un largo protagonismo: la recuperación comercial de Vizcaya a comienzos del siglo XVIII", *Saioak*, 2 (1983).

LABURU, M.: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en Documentos Marítimos Antiguos*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1992.

-*La nao ballenera vasca del siglo XVI*. San Sebastián: Sociedad guipuzcoana de ediciones y publicaciones, 1989.

LAFOURCADE, M.: *Marriages en Labourd sus l'Ancien Régime. Les contracts de mariage du Pays de Labourd sus le règne de Louis XVI (Etude juridique et sociologique)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1989.

-“Saint-Jean-de-Luz, port de pêche au XVIIIe siècle”, *Zainak*, 21 (2002).

LANE, F.C.: “The role of governments in economic growth in early modern times”, *The journal of economic history*, 35 (1979).

LANGE, J.: *Economía rural tradicional en un valle vasco. Sobre el desarrollo de estructuras mercantiles en Zeberio en el siglo XVIII*. Bilbao: Ediciones Beitia, 1996.

LAPEYRE, H.: *Une famille de marchands: les Ruiz*. Paris: Armand Colin, 1955.

-*El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1981.

-*Quelques données sur le mouvement du port de Saint-Sebastian au temps de Philippe II*. Zaragoza: Imprenta Heraldo de Aragón, 1952.

LAVALLÉ, B.: “Les étrangers dans les régions de Tucumán et Potosi (1607-1610)”, *Bulletin Hispanique*, LXXVI (1974).

LAZCANO, S.: *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. San Sebastián: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, 1986.

LÓPEZ LINAGE, J.: *Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos. 1681-1794*. Barcelona: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1991.

LÓPEZ LOSA, E.: “Escabeche, salazón y conserva. Una primera aproximación a la transformación del pescado en el País Vasco (1795-1975)”, *LAS CONSERVAS de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*. San Sebastián: Museo Naval, 1997.

-“La pesca en el País Vasco una visión a largo plazo (siglos XIX-XX)”, *Itsas Memoria*, 3 (2000).

-“La propiedad en el mar: acceso a los recursos y territorios de pesca. Las Cofradías de mareantes en la costa vasca (XIV-finales del siglo XIX/principios del XX)”, *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 15 (1997).

LÓPEZ NADAL, G.: “El corsarismo mediterráneo”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de

los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998, t.III: El área del Mediterráneo.

LORENZO CADARSO, P.: *Los conflictos populares en Castilla (siglos XVI-XVII)*. Madrid: Siglo veintiuno editores, 1996.

-*La documentación judicial en la época de los Austrias: estudio archivístico y diplomático*. Cáceres: Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones, 1999.

-*Fundamentos teóricos del conflicto social*. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 2001.

- “Tipología de los conflictos sociales castellanos en los siglos XVI y XVII”, *Proserpina. Revista de la U.N.E.D. Extremadura*, 10 (1993).

LORENZO SANZ, E.: *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1979.

LUCENA SALMORAL, M.: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

-“Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio de corsario español”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

LUGAT, C.: “Les Traités de Bonne Correspondance entre Bayonne, le Labourd et le Guipuzcoa aux XVI et XVII siècles”, *Azkoaga*, 11 (2001).

-“Les Traités de Bonne Correspondance: une dérogation aux règles de droit maritime international?”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

LUIZ, M.T.-SCHILLAT, M.: *La frontera austral. Tierra del Fuego 1520-1920*. Cádiz: Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997.

LUXÁN, S.-SOLBES, S.-LAFORET, J. J. (Ed.): *El mercado del tabaco en España durante el siglo XVIII*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 2000.

McCUSKER, J.J. - MORGAN, K. (Ed.): *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

MALAMUD RIKLES, C.: *Cádiz y Saint-Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Cádiz: Diputación de Cádiz, 1986.

-“El comercio directo de Europa con América en el siglo XVIII”, *Quinto Centenario*, 1 (1981).

-*Consecuencias económicas del comercio directo francés en el espacio peruano (1698-1725)*. Madrid: Universidad Complutense, 1982.

MANERA REGUEYRA, E.: *El buque en la Armada española*. Madrid: Sílex, 1981.

MARTÍN GARCÍA, A.: “Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, 12 (1999).

MARTIN, C. - PARKER, G.: *La Gran Armada-1588*. Madrid: Alianza Editorial, 1988.

MARTÍNEZ SHAW, C.: “La Andalucía atlántica en el siglo XVI. Un primer despegue frustrado”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t.IV: *La Corona de Castilla*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998.

-*Cataluña en la Carrera de Indias 1680-1756*. Barcelona: Crítica, 1981.

-“Historia Moderna”, en: CASADO QUINTANILLA, B. (Coord.): *Tendencias historiográficas actuales*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2004.

-“La pesca en la Cataluña del siglo XVIII. Una panorámica”, *Pedralbes, Revista d'Historia moderna*, 8 (1988).

-“La renovación de la pesca española en el siglo XVIII”, en: *Economía Marítima, XIII encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando: Ayuntamiento de San Fernando, 1998.

MATHIAS, P.: “Risk, credit and kinship in early modern enterprise”, en: McCUSKER, J.J. -

MATTINGLY, G.: *La derrota de la Armada Invencible*. Madrid: Ediciones Turner, 1985.

MEIJIDE PARDO, A.: *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1971.

-“Estirpes catalanas en La Coruña; J.V. Galcerán, hombre de negocios y político liberal (1765-1837)”, *Pedralbes, Revista d'Historia Moderna*, 7 (1987).

-“La penetración económica catalana en el puerto de Mugaros (1760-1830)”, *Pedralbes, Revista d'Historia Moderna*, 4 (1984).

MELÓN JIMÉNEZ, M. A.: *Hacienda, comercio y contrabando en la frontera de Portugal (siglos XV-XVIII)*. Cáceres: Cicon Ediciones, 1999.

-*Los orígenes del capital comercial y financiero en Extremadura. Compañías de comercio, comerciantes y banqueros de Cáceres (1773-1836)*. Badajoz: Diputación Provincial de Badajoz, 1992.

MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación

Universitaria Española, 1981.

MICHELENA, L.: *Textos arcaicos vascos*. Madrid: Ediciones Minotauro, 1964.

MIGUEL LÓPEZ, I.: *El comercio hispanoamericano a través de Gijón, Santander y Pasajes (1778-1795)*. Valladolid: Secretariado de publicaciones de la Universidad de Valladolid, 1992.

-*El comercio hispano americano a través de Pasajes-San Sebastián (1778-1795)*. San Sebastián: Grupo doctor Camino, 1990.

MIRA CABALLOS, E.: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla: Muñoz Moya Editor, 1998.

MOLAS RIBALTA, P.: *La burguesía mercantil en la España del Antiguo Régimen*. Madrid: Cátedra, 1985.

-*Comerç i estructura social a Catalunya i València als segles XVII i XVIII*. Barcelona: Curial, 1977.

-*Família i política al segle XVI català*. Barcelona: Rafael Dalmau Editor, 1990.

MOLLAT, M.: *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XVe et XVIe siècles. Actes du cinquième colloque international d'histoire maritime*. Paris: SEVPEN, 1966.

-*L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*. Paris: Éditions du CTHS, 1995.

-*Histoire des peches maritimes en France*. Toulouse: Privat, 1987.

-*Le commerce maritime Normand à la fin du moyen age: Étude de histoire économique et sociale*. Paris: Librairie Plon, 1952.

MONTERO, M.: "Estado actual de la investigación en temas marítimos en el País Vasco. La época contemporánea (I): el mundo económico", *Itsas Memoria*, 1 (1996).

MORA AFAN, J.C. - ZAPIRAIN KARRIKA, D.: "Exclusión social en los siglos XVI y XVII: esclavos, judíos y "portugueses" en la Gipuzkoa moderna". *Vasconia*, 24, (1996).

MORAZA BAREA, A.: *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2000.

MORINEAU, M.: *Les grandes Compagnies des Indes orientales (XVIe-XIXe siècles)*. Paris: Presses Universitaires de France, 1994.

-*Incroyables gazettes et fabuleux métaux*. London: Cambridge University Press, 1985.

MORGAN, K. (Ed.): *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

MORINEAU, M. - CHAUDHURY, S. (Eds.): *Merchants, Companies and Trade. Europe and Asia in the early Modern Era*. Cambridge: University Press, 1999.

MOUTOUKIAS, Z.: *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

MUGARTEGUI, I.: "Las actividades de intermediación: transporte y comercio del País Vasco marítimo a fines del XV", en: ORELLA, J. L. (Ed.): *El pueblo vasco en el Renacimiento (1491-1521)*. Bilbao: Ediciones Mensajero, 1994.

-*Hacienda y fiscalidad en Guipúzcoa durante el Antiguo Régimen 1700-1814*. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Guipúzcoa, 1990.

-"Incentivos y dificultades para la inversión del capital mercantil en Guipúzcoa, siglos XVIII y XIX: una comparación con la clase propietaria", *Itsas Memoria*, 4 (2003).

MÚGICA, S.: "Organización marítima", en: CARRERAS Y CANDY, F. (Ed.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, tomo: *Guipúzcoa*, Barcelona: 1910.

MURUGARREN, L.: *Korsariak eta piratak*, col. *Bertan*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994.

OCHOA DE ZABALEGUI IRIARTE, T.: *Estudio histórico del puerto de Armintza*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 1998.

ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa. Siglo XVIII*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.

-"La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII", *Itsas Memoria*, 2 (1998).

-*La construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002.

-*Estudio histórico del puerto de Zumaia: Zumaia, historia de un puerto*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, 2000.

-"La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1790)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos de País*, 50 (1994).

-"Un proyecto de empresa pública en Guipúzcoa: La Real Fábrica de Anclas de Rentería", *Revista de dirección y administración de empresas*, 3 (1996).

-“La Real Fábrica de Anclas de Renteriola: Un intento fallido”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, XLVI (1990).

ODRIOZOLA OYARBIDE, L. - APESTEGUI, C., et al.: *Los barcos del Oria. Astilleros y actividad portuaria*. San Sebastián: Museo Naval-Fundación BBV-Ayuntamiento de Orio, 1994.

OLAECHEA, J.: “Xavier María de Munibe ¿pionero de un holding? La creación de la Compañía de Pesca Marítima”, en: *PRIMER Seminario de historia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1986.

OLIVA MELGAR, J.M.: “Realidad y ficción en el monopolio de Indias: Una reflexión sobre el sistema imperial español en el siglo XVII”, *Manuscripts. Revista d’Historia Moderna*, 14 (1996).

ORELLA UNZUÉ, J.L.: “Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

ORTEGA, M.: *Conflicto y continuidad en la sociedad española del siglo XVIII*. Madrid: Síntesis, 1993.

ORTEGA Y MEDINA, J.A.: *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII*. 2ª Edición. Málaga: Algazara, 1992.

OTAZU, A.: *La burguesía revolucionaria vasca a fines del siglo XVIII*. San Sebastián: Txertoa, 1982.

OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el curso español del atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Editorial Naval, 1992.

-”Los corsarios vascos en la Edad Moderna”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

PALACIO ATARD, V.: *El comercio de Castilla por el puerto de Santander en el siglo XVIII. Notas para su estudio*. Madrid: CSIC, 1960.

-“Los vascongados y la pesca de la ballena. Las gestiones del Marqués de Monteleón en Londres”, *Anuario de Estudios Americanos*, 1 (1944).

PARKER, G.: *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 1998.

-“Merchants and revolution: commercial change, political conflict, and Londons overseas trade, 1550-1653: Brenner, R.”, *Tijdschrift-voor-Geschiedenis*, 108(1995).

-*La revolución militar*. Barcelona: Crítica, 1990.

PARRY, J.H.: *The Spanish seaborne empire*. Berkeley: University of California Press, 1990.

-*Trade and Dominion: European overseas empires in the eighteenth century*. London: Phoenix Press, 2000.

PASQUIER, T. Du: *Les baleiniers basques*. Paris: Éditions S.P.M., 2000.

PAZZIS PI CORRALES, M.: *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. Madrid: Editorial San Martín, 1989.

PEREIRA FERNÁNDEZ, X.M.: “Las interrelaciones del mayor núcleo urbano gallego del siglo XVI: Pontevedra”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa, 1998, t.IV: La Corona de Castilla.

PÉREZ-MALLAINA BUENO, P.E.: *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias: siglo XVI*. Sevilla: Diputación, 1992.

PERIBÁÑEZ, D.: *Comunicaciones y comercio marítimo en la Asturias preindustrial (1750-1850)*. Gijón: Puerto de Gijón, 1992.

PHILBRICK, N.: *En el corazón del mar. Una lucha a vida o muerte en el océano*. Barcelona: Grupo Editorial Random House Mondadori S.L., 2002.

PHILLIPS, C.R.: “Naval Recruitment and Basque Resistance in Early Modern Times”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-*Seis galeones para el rey de España*. Madrid: Alianza, 1991.

-“Spanish merchants and the wool trade in the Sixteenth Century”, *Sixteenth Century Journal*, 14 (1983).

-“The Spanish wool trade, 1500-1780”, *Journal of Economic History*, 42 (1982).

PIKE, R.: *Aristócratas y comerciantes*. Barcelona: Ariel, 1978.

PONTET, J.: *Bayonne un destin de ville moyenne à l’époque moderne*. Biarritz: J. et D., 1990.

-“Les corsaires dans l’Amirauté de Bayonne au XVIIIe siècle”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-“Les relations de Bayonne et de Saint Sébastien pendant l’Ancien Régime”, *Azkoaga*, 11 (2001).

PORRES MARIJUÁN, R.: *Gobierno y administración de la ciudad de Vitoria en la primera mitad del siglo XVIII: aspectos institucionales, económicos y sociales*. Vitoria: Diputación

Foral de Álava, 1987.

-*Las oligarquías urbanas de Vitoria entre los siglos XV-XVIII: poder, imagen y vicisitudes*. Vitoria: Ayuntamiento de Vitoria, 1994.

-*Sazón de manjares y desazón de contribuyentes: la sal en la Corona de castilla en tiempos de los Austrias*. Bilbao: Universidad del País Vasco. Servicio Editorial, 2004.

-*Vitoria, una ciudad de “ciudades”*: (una visión del mundo urbano en el País Vasco durante el Antiguo Régimen). Bilbao: Universidad del País Vasco. Servicio Editorial, 1999.

PORTILLO, J.M.: *Monarquía y gobierno provincial: Poder y constitución en las provincias vascas (1760-1808)*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1991.

PRICE, J.M.: *Overseas trade and traders: essays on the commercial, financial and political challenges of british atlantic merchants, 1600-1775*. Brookfield: Variorum, 1996.

PRIOTTI, J.P.: *Bilbao et ses marchands au XVIe siècle: genèse d’une croissance*. Villeneuve d’Ancq: Presses Universitaires du Septentrion, 2004.

-*Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2005.

-“El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

-*Los Echávarri: mercaderes bilbainos del siglo de oro. Ascenso social y económico de una familia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1996.

-“Les marchands basques espagnols et l’espace atlantique au XVIe siècle”, *Bulletin du Centre d’Histoire des Espaces Atlantiques*, 7 (1995).

-“Protagonistas de la ciudad y comerciantes europeos en el mercado bilbaíno del XVI”, *Congreso de Historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de humanidades y ciencias sociales de Bilbao*, XII (2003), vol. 1.

PROULX, J.P.: *Basque whaling in Labrador in the 16th century*. Ottawa: Canada Communication Group, 1992.

RELIGIÓN y símbolos. Zainak, *Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 18 (1999).

REDER GADOW, M.: “Conflictos pesqueros catalano-malagueños en la costa marbellí a mediados del siglo XVIII”, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 13 (1991).

REGUERA, I.: *La inquisición española en el País Vasco (El tribunal de Calahorra, 1513-1570)*. San Sebastián: Txertoa, 1984.

-“Marginación y Fueros, legislación excluyente y discriminatoria en el País Vasco en la Edad Moderna”, en: REGUERA, I. - GONZÁLEZ MÍNGUEZ, C. - BAZÁN DÍAZ, I.: *Marginación y exclusión social en el País Vasco (El tribunal de Calahorra, 1513-1570)*. Leioa: Universidad del País Vasco, 1999.

-“Minorías marginadas e inquisición”, en: VV.AA.: *Los Inquisidores*. Vitoria: Fundación “Sancho el Sabio”, 1993.

-“Poder inquisitorial. El control de la costa y la defensa de la ortodoxia en la Ría del Nervión”, en: PORRES MARIJUÁN, R. - REGUERA, I. (eds.): *Poder, pensamiento y cultura en el Antiguo Régimen: actas de la 1ª Semana de Estudios Históricos “Noble villa de Portugalete”*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2002.

-“Todos cuatro costados de limpia sangre. Excluidos y marginados: la defensa de la hidalguía universal y de la pureza de raza”, en: GARCÍA FERNÁNDEZ, E.: *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medievo y la Modernidad*. Bilbao: Universidad del País Vasco. Servicio Editorial, 2005.

REY CASTELAO, O.: *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela. Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico, 1995.

-*Poder y privilegios en la Europa del s. XVIII*. Madrid: Editorial Síntesis, 1991.

RIBOT GARCÍA, L.A.: *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la época moderna*. Madrid: Actas, 2003.

RIBOT GARCÍA, L.A. - DE ROSA, L.: *Pensamiento y política económica en la época moderna*. Madrid: Actas, 2000.

RILOVA JERICÓ, C.: “A alfanje y pistola. Ficción, figuración y realidad en el corso y la piratería de la costa vasca (siglos XVI-XIX)”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-*El Honor de los Vascos. El duelo en el País Vasco, fueros, nobleza universal, honor y muerte. Estudio sobre el sistema político vigente en algunos territorios vascos y navarros durante el Antiguo Régimen (siglos XVI y XVII)*. San Sebastián: Editorial Hamazazpigarren Zalduna, 1999.

-“*Marte Cristianísimo*”. *Guerra y paz en la frontera del Bidasoa (1661-1714). Una investigación sobre los fundamentos históricos del nacionalismo*. Irún: Sociedad de Estudios “Luis de Uranzu”, 1999.

-“¡Muerte a los vicuñas!. El control cántabro sobre el flujo de la plata americana a través de dos generaciones de la familia Madariaga (1620-1680)”, en: PANIAGUA PÉREZ, J. – SALAZAR SIMARRO, N. (coord.): *Ophir en las Indias: estudios sobre la plata en américa*,

siglos XVI-XIX. León: Universidad de León, Área de Publicaciones, 2010.

-“Notas sobre la piratería en aguas del Golfo de Bizkaia en el siglo XVII”, *Bidebarrieta*, XI (2002).

-“<<Que le pressaron con muerte de algunos, y heridos, otros, y finalmente los llevaron a Arxel>>. La figura del cautivo en la comarca del Bidasoa (1661-1662)”, *Boletín de estudios del Bidasoa*, 21 (2001).

RILOVA JERICÓ, C. - ALBERDI LONBIDE, X.: *Las voces del pasado. La utilización del euskera en la Edad Moderna, a través de documentos del archivo unicipal de Hondarribia*. Irún-Hondarribia: Luis de Uranzu Kultur Taldea, 1998.

RIVERA MEDINA, A.M.: “Estado, negocio y corsarismo: Vizcaya desde el Medievo a la Modernidad”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-*Estudio histórico del puerto de Bermeo: Bermeo: un puerto, una historia*. Vitoria: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1997.

-“Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya (siglos XV al XVIII)”, *Itsas Memoria*, 3 (2000).

-“Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad”, *Itsas Memoria*, 2 (1998).

ROBIN, D.: *L’histoire des pêcheurs basques au XVIIIe siècle*. San Sebastián: Elkarlanean, 2002.

-“Historia de las fábricas de prensado y de conservas de sardina en Lapurdi”, *LAS CONSERVAS de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*, Museo Naval-Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1997.

RODRIGUEZ FERNANDEZ, A.: “La financiación del comercio en Laredo durante el siglo XVII”, *Altamira*, 46 (1987).

ROMANOVSKY, V.: *Le Spitsberg et les baleniers basques*. Biarritz: Atlantica, 1999.

ROOT HILTON, L.: *The fountain of Privilege. Political foundations of markets in Old Regime France and England*. Berkeley: University California Press, 1994.

ROZAS ORTIZ, J.: “*Albur, congrio nin morena*: acerca del léxico animal en el Cancionero de Baena”, *El medio natural en la España medieval. Actas del I Congreso sobre ecohistoria e historia medieval*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2001.

RUBIO-ARDANAZ, J.A. (Dir.): *La pesca y el Mar en Euskal Herria*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2002.

RUEDA, N.: *La compañía de comercio <<Gardoqui e Hijos>>. Sus relaciones políticas y económicas con Norteamérica (1770-1780)*. Vitoria: Gobierno Vasco, 1992.

SABEL, C. - ZEITLIN, J.: "Historical alternatives to Mass production: Politics, markets and technology in nineteenth-century industrialization", *Past and Present*, 108 (1985).

SÁNCHEZ, J. - PIQUERO, S.: "El Zarauz tradicional (1492-1840)", VV.AA.: *Zarautz a través de la Historia*. Zarauz: Ayuntamiento de Zarautz, 1987.

SANTOS CASTROVIEJO, S.: *Historia da pesca e a salazón nas Rías Baixas, dende as ordenanzas xerais da armada de 1748 ata o desentanque do sal de 1870*. Vigo: Mipro, 1990.

SANZ AYÁN, C.: *Los banqueros de Carlos II*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones. Universidad de Valladolid, 1988.

SANZ CAMANES, P.: *Diplomacia hispano-inglesa en el siglo XVII. Razón de Estado y relaciones de poder durante la Guerra de los Treinta Años, 1618-1648*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002.

SCAMELL, G.V.: *The first imperial age: european overseas expansion c.1400-1715*. London: Harper Collins Academic, 1989.

-*The World Encompassed: The first european maritime empires, c.800-1650*. Berkeley: University of California Press, 1981.

SERNA VALLEJO, M. : *Los viajes pesquero-comerciales de guipuzcoanos y vizcaínos a Terranova (1530-1808) : régimen jurídico*. Madrid : Marcial Pons. Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 2010.

SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España, 1989.

-*Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

-*Los galeones de la Carrera de Indias*. Sevilla: CSIC, 1985.

SERRANO MARTÍN, E. (ed.): *Muerte, Religiosidad y Cultura popular, siglos XIII-XVIII*. Zaragoza: Instituto "Fernando el Católico", 1994.

SMITH, R.S.: *Historia de los Consulados de Mar (1250-1700)*. Barcelona: Península, 1978.

SOCLOW, S. (Ed.): *The Atlantic Staple Trade*. Aldershot: Variorum, 1996.

SORIA SESE, M.L.: *Derecho municipal guipuzcoano: Categorías normativas y comportamiento sociales*. Oñate: IVAP, 1992.

-“La recopilación de ordenanzas de San Sebastián de 1747 estudio y transcripción”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 28 (1994).

STRADLING, R.A.: *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid: Cátedra, 1992.

SUSPERREGI, I.: “Herriko kaiaren aztarnak”, *Lau haizetara*, 96 (2003).

TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: <<*La Invencible*>> *vista desde la Nunciatura de Madrid*. Salamanca: Publicaciones Universidad Pontificia de Salamanca, 1989.

-”Juan Fermín Guilisasti, maestro ancorero”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-*Otra cara de la Invencible: la participación vasca*. San Sebastián: Sociedad guipuzcoana de ediciones y publicaciones, 1988.

-“Servicios de marinería de Guipúzcoa en el siglo XVI (1581-1587). Algunos documentos de la colección Vargas Ponce”, *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 21 (1987).

TENA GARCÍA, M.S.: “Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

THOMPSON, I. A. A.: *Guerra y Decadencia. Gobierno y Administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: ed. Crítica, 1981.

THOMPSON, P.: *Living the fishing*. London: Routledge & Kegan Paul, 1983.

TORALES, C.: *La compañía de comercio de Francisco de Yraeta (1767-1796)*. México: IMCE, 1985.

TORIJA HERRERA, C.: *El libre comercio vasco con América*. Vitoria: Diputación Foral de Álava, 1985.

TORRAS, J.: “La construcció del mercat”, en: *ELS ESPAIS del mercat. II Colloqui internacional d’història local*. València: Diputació de València, 1993.

TORREJÓN CHAVES, J.: “Estructura y organización de la producción en los arsenales de la marina española del siglo XVIII”, *Revista de Historia Naval*, 74 (2001).

TORRES SÁNCHEZ, R.: *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*. Pamplona: EUNSA, 2000.

-“Servir al rey, más una comisión. El fortalecimiento de los asentistas en la Corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII”, en: FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P. (Coord.): *Monarquía, Imperio y Pueblos en la España Moderna*. Alicante: Universidad de Alicante-

Caja de ahorros del Mediterráneo, 1997.

-“Cuando las reglas de juego cambian. Mercados y privilegio en el abastecimiento del ejército español en el siglo XVIII”, *Revista de Historia Moderna, anales de la Universidad de Alicante*, 20 (2002).

TRACY, D. (Ed.): *The Rise of Merchant Empires. Long-distance trade in the early modern world, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

TRUCHUELO, S.: *Gipuzkoa y el poder real en la alta Edad Moderna*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.

-*La representación de las corporaciones locales guipuzcoanas en el entramado político provincial (siglos XVI-XVII)*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.

TURGEON, L.: “La crise de l'armaments morutier basco-bayonnais dans la première moitié du XVIIIe siècle”, *Bulletin de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 1983.

-*Pêches basques en Atlantique Nord (XVIIe-XVIIIe siècle). Etude d'économie maritime*. Burdeos: Université de Bordeaux, 1982.

-*Le temps des pêches lointaines in Histoire des Pêches Maritimes en France*. Oulouse: Privat, 1987.

URIARTE, A.: “El clima de la costa vasca”, *Itsasoa*, t.II, San Sebastián: Editorial Etor, 1987.

-*Frecuencias anuales y mensuales del viento en San Sebastián según su dirección y fuerza (Mecanografiado)*.

URIARTE AYO, R.: *Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaina (1700-1810)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1988.

-“Hierro vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

URKIZU, P.: *Bertso zahar eta berri zenbaiten bilduma (1798)*. Durango: Ayuntamiento de Durango, 1987.

URRUTIKOETXEA, J.: “En una mesa y compañía”. *Caserío y familia campesina en la crisis de la “sociedad tradicional”, Irún, 1766-1845*. Mundaiz, 11 (1992).

-“Revueltas sociales en el País Vasco húmedo, siglos XVII-XVIII”, VV.AA.: *Peñaflorida y la Ilustración*. Mundaiz, 1, (1986).

URTEAGA GONZÁLEZ, L.: *La tierra esquilada. Las ideas sobre la conservación de la naturaleza en la cultura española del siglo XVIII*. Barcelona-Madrid: Serval, CSIC, 1987.

VALDALISO, J.M.: “Algunas reflexiones acerca de la Historia Empresarial y su desarrollo en España”, *Revista de Historia Económica*, Año XI, nº 2 (1993).

VALLEJO POUSADA, R.: “Historia da pesca en Galicia (das orixes ata o século XVIII)”, *Pontevedra, Revista de Estudos Provinciais* (2003).

VÁZQUEZ DE PRADA, V.: “Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español en el siglo XVI”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. Madrid: Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo'98-Lisboa, 1998, t.II: La Monarquía. Recursos, organización y estrategias.

VIERA, L.I.: “Geología”, *Itsasoa*, t.I, San Sebastián: Editorial Etor, 1987.

-“Geomorfología de la costa vasca”, *Itsasoa*, t.II, San Sebastián: Editorial Etor, 1987.

VILAR, P.: “La noción de empresa y empresario, desde los tiempos modernos a los contemporáneos”, en: OTAZU, A. (Ed.): *Dinero y crédito (siglos XVI al XIX)*. Madrid: Moneda y Crédito, 1978.

VIRUELA MARTÍNEZ, R.: “Difusión de la pesca del bou en el litoral valencia (siglos XVIII i XIX)”, *Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia*, 53 (1993).

VIVAS PINEDA, G.: “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el curso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

VV.AA.: *Casas-Torre y Palacios de Gipuzkoa*. San Sebastián: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Gipuzkoa, 1996.

WALLERSTEIN, I.: *The Modern World System*. New York: Academic Press, 1974.

ZABALA URIARTE, A.: “Cambios estructurales y desarrollo mercantil, Bilbao 1660-1680”, *Congreso de historia de Bilbao. Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias sociales de Bilbao*, XII (2003), vol. I.

-“El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII”, *Itsas Memoria*, 4 (2003).

-*La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII. El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*. San Sebastián: Haranburu, 1983.

-“La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico”, *Itsas Memoria*, 5 (2006).

-*Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1983.

-“El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI”, *Itsas Memoria*, 2 (1998).

-*Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao (1700-1810)*. Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994.

ZAVALA, A.: *Arrantzaleen bizitza*. Tolosa: Auspoa, 1978.

ZUMALDE, I.: “Un ejemplo significativo del corso en la Guipúzcoa del siglo XVI”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 41 (1985).

LISTADO ANALÍTICO DE TÉRMINOS

El presente listado analítico de terminos constituye una herramienta de búsqueda específicamente diseñada para la publicación digital de esta monografía. Es cierto que los buscadores electronicos hacen innecesaria la presencia de indices analiticos en publicaciones de caracter digital, pero al mismo tiempo se ha considerado conveniente dotar al lector de un amplio repertorio de terminos presentes en el texto con el proposito de facilitar las busquedas electronicas. Este listado analítico está integrado por los nombres propios de personas, lugares y entidades, así como por conceptos temáticos de interés que aparecen a lo largo del texto; no se ha recopilado la información recogida ni en las notas a pie de página ni en el aparato gráfico.

Los antropónimos están indizados por el apellido. Para los topónimos se ha utilizado la grafía oficial actual, aunque se han establecido entradas en los casos en que existen importantes diferencias con la toponimia antigua. No se han recogido en el índice algunos casos de topónimos (como Gipuzkoa) y entidades (caso de Juntas Generales y Provincia) que aparecen de manera asidua en el texto.

A

A Coruña

Abad, Ramón de

Abadía, Gabriel de

Abadía, Miguel de

Abamporte

Abendaño, Miguel de

Aberasturi, Diego de

Aburruza, Miguel de

Acadia

Acero

Achega, Antonio de

Acosta Blandon, Diego de

Acosta, Manuel Gómez de

Acta de Navegación Inglesa

Acuña, Diego Sarmiento de

Acuña, Juan de

Adaro, San Pedro de

Administración General de Aduanas

Administrador General de la Renta o

Derechos de las Lanás

Aduana

Aduanilla

Aduna y Abendaño, Martín de

Aduna, Andrés de

Agaraiz

Agente en Corte

Aginaga

Agramont, Isabel de

Ágreda

Aguinaga Semero, Juan[es] de

Aguinaga, Domingo de

Aguinaga, Joaquín de

Aguinaga, María Ignacia de

Aguinaga, Miguel de

Aguinazabal, Juan de

Aguirre y Oquendo, Joaquín de

Aguirre, Esteban de

Aguirre, Felipe de

Aguirre, Francisco de

Aguirre, Juan de / San Juan de

Aguirre, Juan Miguel de

Aguirre, Manuel Ignacio de

Aguirre, Martín Davil de

Aguirre, Martín de

Aguirre, Miguel de (el Mozo)

Aguirre, Ochoa Martinez de

Aguirre, Pedro de

Aguirre, Sebastián de (el Menor)

Aguirreberri, Catalina de

Aguirrechea, Ochoa Ruiz de

Aguirresaroe, Ignacio de

Aguirrezabal, Asencio de

Aia, Mateo de

Aia

Aiako Harria (Peñas de Aya)

Ainciondo, Antonio de (el Menor)
Ainciondo, Antonio de
Aizaga, Beltrán de
Aizarnazabal, María Sebastián de
Aizpuru, Martín Pérez de
Aizpuru, Pedro de
Aizpurua, Domingo Pablo de
Aizpurua, Ignacio de
Aizpurua, Jerónimo de
Aizpurua, Manuel de
Aizpurua, Miguel de
Aketegi
Alarcón, Pedro de
Alatresta, Sebastián de
Álava
Alberoni, Cardenal
Alberoni, Julio
Alberro, Gabriel de
Alcabala
Alcaldes Cónsules de la Mar
Alcaldía de Sacas
Alçate, San Juan de
Alcayaga, Leon de
Alchacoa, Francisco de
Alchacoa, Juan de
Alchacoa, Martín Sáenz de
Aldabe, Martín Sanz de
Aldasoro, Juan de
Aldasoro, Juanes de
Aldazabal, Antonio de
Aldecoa, Juan de
Alegia
Alemania
Alfonso VI (de Castilla)
Alfonso VIII (de Castilla)
Alfonso X (de Castilla)
Alguacil Mayor de la Inquisición
Alianza
Alicante
Allo, Tomás de
Almirantazgo
Alquiza, Juan de
Altuna, Gabriel de
Altza
Aluga, Francisco de
Alvarado, Domingo de

Álvarez, Pedro
Alzola, Andrés de
Alzola, Asensio de
Alzola
Alzolabea, Martín de
Alzolaras, Antonio de
Alzolaras, Pedro de
Alzuru, Francisco de
Alzuru, Joanes de
Alzuru, Juan de
Alzuru, Nicolás de
Amasa, Juan de
Amasa
Amatiano, Andrés de
Amberes
Amberes, Tratado de
Ambita, Vizconde de
Ambulodi, Miguel Pérez de
América
Ameza, Antón de
Amezqueta Laurgain, Juan de
Amezqueta y Laurcain, Joan Beltrán de
Amezqueta, Juan Bautista de
Amezqueta, Juan de
Amezqueta, Juanes de
Amezqueta, Martín de
Amezquita, Manuel de
Ameztoi, Ignacio de
Amiax, Miguel de
Amilibia, Capitán
Amilibia, Juan Martínez de
Amilibia, Juan Pérez Alos de
Amsterdam
Anaya, Diego Arias de
Andaldegorri, Domingo de
Andalucía
Andoain
Andonaegui, Martín de
Anduaga, Juan Francisco Javier de
Anduaga, Miguel Cipriano de
Anoeta, Juan de
Ansola, Domingo de
Ansola, Pascual de
Ansorena Garayoa, Fernando de
Antzuola
Anzuelero

Añoa
 Añorga, Clara de
 Añorga, Francisca Xaviera de
 Apalategui y Lazcano, Francisco de
 Aparejo de Pesca
 Aparicio, Martín de
 Aperribay, Simón de
 Aportategui, Juan de
 Aprendizaje
 Aquisgrán, Paz de / Tratado de
 Aragón
 Araiz Arriola, Juan López de
 Aralar
 Aramburu Miner, Manuel de
 Aramburu y Arrazubia, Juan Sáez de
 Aramburu, Jerónimo de
 Aramburu, Juan de
 Aramburu, María Martín de
 Aramburu, Martín Pérez de
 Aramburu, Miguel de
 Aramburu, Nicolás Sáez de
 Aramburu, Pedro de
 Arana, Martín de
 Aranalde, José Ventura de
 Aranatz
 Arancel
 Arandia, Domingo Pérez de
 Araneder Putil, Juanes de
 Araneder, Juan Pérez de
 Araneder, Juanes de
 Araneder, Pedro de
 Aranguren, Juan de
 Aranibar, Domingo de
 Aranibar, Juan de
 Aranibar, Juanes de
 Arano, Esteban de
 Aranza, Agustín de
 Aranza, Ignacio de
 Araujo, Francisco de
 Araujo, José Pérez de
 Arbaiza, Nicolás Antonio de
 Arbe, Bartolomé de
 Arbe, Domingo de
 Arbelaiz, Juan de
 Arbelaiz, Martín Pérez de
 Arbelaiz, Sebastián de
 Arbide, Domingo de
 Arbideaga, Juan Miguel de
 Arbizu, Juan de
 Arburu, Salvador de
 Arcaya, Doctor
 Arce, García de
 Arechabaleta, Pedro de
 Areizabaleta, Juan de
 Areneztegui, Martín de
 Arezteguieta, Sebastián de
 Arezti, Lázaro de
 Argai Antillón, Bernardino de
 Argarate, Juan Martínez de
 Argarate, Martín de
 Argel
 Argoain, Pelayo de
 Arias, Félix
 Arizabalo y Orobio, Juan Bautista de
 Arizabalo, Adrián de
 Arizaga, Antonio de
 Arizmendi, Antonio de
 Arizmendi, Juan de
 Ariztegui Urrutia, Pedro de
 Ariztegui, Juan de
 Ariztegui, Pedro de
 Ariztegui, Sebastián de
 Arizteguieta Iriarte, Miguel de
 Arizteguieta, Miguel de
 Ariztondo, Miguel de
 Arcángel, (Puerto de)
 Armada de Guardia de la Carrera de Indias
 Armada de Poniente
 Armada de Tierra Firme
 Armada del Mar Océano
 Armada Invencible
 Armada
 Arman, Juan de
 Armencha, María Juan de
 Armendía, Pedro de
 Armuneta, Andrés de
 Arocemena Garmendia, Pedro de
 Arocena y Falcorena, Bernardo de
 Aroztegui, Martín de
 Aroztegui, Pedro de
 Arpa, Domingo de
 Arpide, Francisco de

Arpide, Juan de
Arponero
Arranibar, Domingo de
Arranoategui, Martín de
Arrarte, Bartolomé de
Arrarte, San Juan de
Arrazain, Francisco de
Arrazubia, María Ruiz de
Arrazubia, Pedro de
Arriaga, Julián de
Arriaga, Pascual de
Arribillaga, Martín de
Arribillaga, Santiago de
Arriero
Arrieta, Jerónimo de
Arrieta, Martín de
Arrillaga, Esteban de
Arrillaga, Matías de
Arriola Portu, Martín de
Arriola, Domingo de
Arriola, Francisco de
Arriola, Gaspar de
Arriola, Juan de
Arriola, Juan Díaz de
Arriola, Juan López de
Arriola, Juan Ochoa de
Arriola, Juan Pérez de
Arriola, Martín de
Arriola, Pedro Ochoa de
Arriola, San Juan de
Arriola, Sebastián de
Arriola, Tomás de
Arrizabalaga, Andrés de
Arrona, Domingo de
Arruti, Martín de
Artamuniz, Manuel de
Arteaga, Bernardino de
Arteaga, Juan de
Ártico
Artillería
Arzu, Francisco de
Arzu, Tomás de
Ascaín
Ascarza, San Juan de
Asiento de la Pimienta
Askizu

Asnalcázar
Asorin, Joan Pérez de
Asorin, Martín de
Astanza, Juan de
Asteasu
Asterriza, Domingo de
Asterriza, Juan de
Asterriza, Martín Pérez de
Asterriza, Pedro de
Astigar, Juan de
Astigarraga
Astigarribia, Aparicio de
Astigarribia, San Andres de / San Andrés
de
Astillero
Astilleros Reales
Asturiaga
Asturias
Ataun
Atlántico
Atoaje
Atocha, Gracia de
Atocha, Pascual de
Atoña, Gracia de
Atugher, Juan
Audierno
Austria, Mariana de
Austria
Avendaño, Leonor de
Ayalde, Domingo de
Ayastia, Miguel de
Ayerdi, José de
Ayerdi, Tomás de
Ayuntamiento de Espeziales
Azaldegui, Juan de
Azaldegui, Miguel de
Azcoitia, Domingo de
Azcue, Juanes de
Azkoitia
Aznárez, José Manuel de
Aznariz, Martín de
Azores / Açores, Islas de los
Azpe, San Juan de
Azpeitia
Azpillaga, Asensio de
Aztina, Carlos Juaquin de

Aztina, Joseph de
Aztina, Juan de
Azúcar

B

Bacaladeros
Bacalao,
Baja Navarra
Ballena
Balleneros
Ballenilla y Altuna, José de
Balmaseda
Báltico
Banco Nacional de San Carlos
Barandiaran, Francisco de
Barbas de Ballena
Barbero
Barcelona
Barcena, Antón de la
Barias, Juan González de
Barreda y Ebra, Pedro de
Barrenechea, María de
Barrika
Barros, Cristóbal de
Basarte
Basozabal, Sancho de
Basterreche, Juan Francisco de
Bastida, Sebastián de la
Bastimento
Basurto, Asencio de
Basurto, Cristóbal de
Basurto, Domingo Martín de
Basurto, Joan Sáez de
Basurto, Juan de
Basurto, Juan Ortiz de
Bayona /Vayona / Baiona / Vaiona
Bazán, Álvaro de
Baztan, Valle de / Baztán, Valle de
Bazterrechea Goldibar, Pedro de
Bazterrolaza, Juan de
Beasain
Beasoain, Manuel de
Bedua, Miguel Ochoa de
Bedua

Beingolea, Martín Pérez de
Beinza, Martín de
Beldarrain, José de
Belle Isle
Belmosto, Antonio
Belon, Juan de
Beluc, Giraldo de
Belzo Ibáñez, Antón de
Belzo Ibáñez, Juan de
Belzo Ibáñez, Magdalena de
Belzo Ibáñez, María Miguel de
Belzo Ibáñez, Miguel de
Ben, Agustín Martín de
Ben, Martín de
Benessa, Miguel Sanz de
Beorrosorosa, Domingo de
Beorrosorosa, Hurtuno de
Beorrosorose, Hurtuno de
Beorrosorose, San Juan de
Bequea, Isabela de
Bera / Vera
Berastegui, Nicolás de
Beraun, Jacobe de
Berazadi, José de
Berbería
Berecoechea Cuellar, Antonio de
Bergara
Bergeret, Martín de
Bermeo
Beroiz, Antonio de
Beroiz, Francisco De,
Beroiz, Josefa Gregoria de
Beroiz, Juan Pérez de
Beroiz, Luis de
Beroiz, Miguel de
Berreno, Juan Sendo de
Berriatua, Juan Ochoa de
Berriatua
Berrio, Pedro de
Berroa, Juan de
Berrobi, Martín de
Berrobi, Martina de
Berroeta, Pedro Antonio de
Berrotaran, José de
Berrotaran, Martín de
Bertendona, Antonio de

Beruete y Carvajal, Mariana de
Beruete, Martín de
Berwick, Duque de
Besugo
Biarritz
Bidania, Martín Joan de
Bidania
Bidasoa
Bidazabal, Martín Ruiz de
Bidazabal, Martín Ruyz de
Bidazabal, Miguel de
Bidazabal, Nicolás de
Biguezal, José de
Bilbao la Vieja, Juan Martínez de
Bilbao
Bildasola, José Miguel de
Bildasola, Martín de
Biriatu
Bizkaia
Blandon, Antonio de
Bocal, Pierres de
Boes, Juan de
Bonechea, Francisco de
Borbón
Borgoña, Duque de
Borgoña
Bortuste, Juan de
Bosquero
Bosques
Bouquer de Barton, Francisco
Bouquer, Francisco
Bousignac, Juan de
Bouti, Juan de
Branda, Pedro de la
Brasil
Breda, Paz de
Breo, Julián de
Bretaña
Bristol
Brito, Antonio de
Brömsebro, Paz de
Buenos Aires
Bueyerizo
Bulano, Domingo de
Burbo, Juan Martínez de
Burbua, Martín de

Burdeos
Borges, Juan Bernart
Burgo, Francisco de
Burgos
Buste, Pierre de
Busturia, Juan de
Butes, Puerto de
Butrón, Diego de
Byng, Almirante

C

Cabo Verde
Cabo Passaro, Batalla de
Cabotaje
Cacao
Cadio/Codión, Vicente
Cádiz
Caja de Caminos de la Provincia
Calafatería
Calais
Calatayud
Callabat, Martín de
Calle, Pedro de la
Cámara de Castilla
Cambrai
Camino y Beroiz, María Josefa de
Campan, Juan de
Campeche
Campillo y Cossio, José de
Campo Florido, Marqués de
Campoflorido, Príncipe de
Campos, Domingo de
Campos, Francisco de
Campos, José Antonio de
Campos, Joseph Antonio de
Campos, Marco de
Canadá
Canarias, (Islas) / Canaria, (yslas de)
Cano y Mucientes, Pedro
Cantabria
Cantábrico
Canzano, Duque de
Cáñamo
Cañarte, Pedro de

Capbretón
Capital
Capitán de Mar
Capitán del Puerto
Capitán General
Caracas
Cardel Eguzquiza, Pedro
Cárdenas, Diego de
Cardon, Juan Antonio de
Cardon, Juan de
Careaga, Martín de
Cargador
Caribe
Carleton, Jorge
Carlos I Estuardo
Carlos I
Carlos II
Carlos III
Carpintero
Carramiola, Jerónima de
Carrera de Indias
Carreta, Jacue de
Carrión, José de
Carta Partida
Cartagena de Indias
Casa de Contratación de Sevilla
Casavila, Juan de
Casadevante, Francisco Antonio de
Casadevante, Miguel Antonio de
Casadevante, Juan de
Casadevante, Miguel de
Casal, Lope de
Casanueva, Francisco de
Casas, Manuel de las
Castaing, Mateo de
Castañalde, Cristóbal de
Castañeda, José de
Castañeda, Joseph de
Castilla, (Reino de)
Castillo, Lázaro de
Castro Urdiales
Castro y Santa Cruz, Juan de
Castro, Francisco de
Castro, Joan de
Castro, Juan de
Castro, Luis Pereira de

Cataluña
Cateau-Cambresis, Paz de
Cayón
Celarain, Felipe de
Celarain, Simón de
Celaya, Maria Agustina de
Celaya, Petrico de
Celayandia, Miguel de
Celayeta, Juan de
Cendoya, Juan Aguirre de
Cera
Cerain, Catalina de
Cerain, Miguel de
Cerdeña
Cereales
Cerro, Manuel del
Chabarría, Lorenzo de
Chan, Juanes de
Chibao, Adame de
Chifre, Esteban
Chiplao, Monte de
Churruca, Julián de
Cigaran, Ignacio de
Cigaran, Juan de (el Mayor)
Cigaran, Juan de
Cigarroa, Antonio de
Cigarroa, Juan de
Cigarroa, Juanes de
Claesens, Juan Antonio de
Claesens, Santiago
Claesens, Juan
Clau, Juan de la
Cleer, Francisco Ignacio de
Clemente VIII, Papa
Clutina, Andrés
Cobre
Cofradía de San Cosme y San Damián
Cofradía de Mareantes de Deba
Cofradía de Mareantes de Getaria
Cofradía de Mareantes de Hondarribia
Cofradía de Mareantes de Irun
Cofradía de las Benditas Ánimas del Purgatorio
Cofradía de Mareantes de Mutriku
Cofradía de Mareantes de Nuestra Señora de Iciar

Cofradía de Mareantes de San Pedro de
 Getaria
 Cofradía de Mareantes de San Pedro de
 Hondarribia
 Cofradía de Mareantes de San Pedro de
 Orio
 Cofradía de Mareantes de San Pedro de
 San Sebastián
 Cofradía de Mareantes de San Pedro
 Cofradía de Mareantes de San Sebastián
 Cofradía de Mareantes de San Telmo de
 Zumaia
 Cofradía de Mareantes de Santo Cristo de
 Bonanza
 Cofradía de Mareantes de Sevilla
 Cofradía de Mareantes de Zarautz
 Cofradía de Mareantes San Pedro de
 Mutriku
 Cofradía de San Isidro
 Cofradía de San José y San Andrés
 Cofradía de San Pedro de los Pescadores
 Cofradía de Santa Catalina
 Cofradía de Santiago de los Podavines
 Cofradía de
 Coimbra
 Colegiata de Roncesvalles
 Colombia
 Colonia
 Colonia
 Coloniales
 Colonias
 Comercio al por Mayor
 Comercio al por Menor
 Comercio Marítimo
 Comespotu, Sancho de
 Comillas
 Comisario de Marina
 Comisario Ordenador de Marina
 Compañía Ballenera de Bayona
 Compañía Ballenera de San Sebastián
 (Real) Compañía de Filipinas / (Real)
 Compañía de Filipinas /
 Real Compañía de la Bahía de Hudson
 (Real) Compañía de La Habana
 Compañía de la Mar de Francia /
 Compañía de la Mar de Francia

Compañía de San Fernando
 Compañía de (la) Tierra de Francia
 Compañía General de Pesca Marítima (en
 las Costas del Mar Cantábrico)
 (Real) Compañía (Guipuzcoana) de
 Caracas / (Real) Compañía (Guipuzcoana)
 de Caracas / Compagnie de Caracas
 (Real) Compañía Marítima
 Compañías Privilegiadas
 (Real) Compañía Sardinera (de Guetaria)
 Competencia
 Concha, Bahía de la
 Condado de Niebla
 Congreso de Soissons
 Consejo de Castilla
 Consejo de Guerra
 Consejo de Hacienda
 Consejo de la Mesta
 Consejo de los Estados de Flandes
 Consejo de Navarra
 Consejo Real
 Consejo Supremo de Castilla
 Consejo, Cámara y Junta de Guerra de
 Indias
 Construcción Naval
 Cónsul Francés
 Cónsul Inglés
 Consulado de San Sebastián
 Contador de Armadas
 Contador
 Contrabando
 Contrato/Contratación
 Contreras, Paulo de
 Conversa, Tratado(s) de
 Conversos / judeo-converso (s)
 Cook, James
 Copenhague
 Corbeo, Jacue de
 Cordelero
 Cordillera Cantábrica
 Corona Castellana
 Corona de Aragón
 Corona de Navarra
 Corona Española
 Corona Francesa
 Coronal, Duarte

Corostola, Juan de (el Joven)
Corostola, Juan Ramos de
Corostola, Pedro de
Corostola, San Juan de
Corregidor
Corregimiento
Corretaje
Corsario
Corso
Cortázar, Martín Martínez de
Cortes de Toledo
Corvera, Bernardino de
Cotobal, Gil
Crêpy, Paz de
Crisis
Cristian IV (de Dinamarca)
Cuatro Villas de la Costa
Cuatro Villas de la Mar
Cuba
Cuerda
Cuero
Curucelaegui, Gregorio de
Curucelaegui, Martín de
Curucelaegui, Miguel de
Cusin, Ambrosio
Cutunegieta E Illumbe, Pedro

D

Dacega, José
Daragorri, Nicolás de
Darieta, Bernart de
Davis, Estrecho de
Deba
Deba, Río / Deva, Rrío de
Decretos de Nueva Planta
Defraudación
Deming, Enrique
Derecho de Toneladas
Descarga y Goizueta, Andrés de
Descarga, Gracia de Kingsale, Puerto de
Deseado, Puerto
Díaz Cardoso, Jorge
Díaz Enríquez, Duarte
Díaz Enriquez, Enrique Díaz

Díaz Sánchez, Juan
Dieppe, Puerto de
Diezmo
Dinamarca
Diputación
Diputado de la Nación Francesa
Diputado General
Diustegui, Agustín de
Diustegui, Antonio de
Doienart, Juan
Donativo
Donostia-San Sebastián
Duble, Juan Bautista de
Dubois, Felipe
Dubois, Pedro Felipe
Dunas, (Puerto de) las
Dunas, Batalla de las
Dunkerque
Durango, Juan López de
Durango, Lorenz de
Durango
Dvina, Bahía de

E

Echabarria, Juan de
Echabe, Domingo de
Echabe, Pedro de
Echagüe, Diego de
Echanique, Francisco de
Echaniz, Cristóbal de
Echaniz, Joanes de
Echaniz, Juan de
Echaniz, Juan Pérez de
Echebarria, José de
Echebelz, Juan de
Echeberri, Christian de
Echeberri, Juan de
Echeberri, Martín de
Echeberri, San Joan de
Echeberri, San Juan de
Echeberria Barrendegui, Juanes de
Echeberria Berastegui, José de
Echeberria, Domingo de
Echeberria, Esteban de

Echeberria, Juan de
Echeberria, Lorenzo de
Echeberria, Martín de
Echeberria, San Juan de
Echeberria, Sebastian de
Echeberria, Simón de
Echebeste, Jerónimo de
Echebeste, Jerónimo de
Echebeste, Miguel de
Echebeste, Nicolás de
Egoabil, Martín de
Egoabil, Nicolás de
Egurrola, Nicolás de
Eguzquiza, Cristóbal de
Eguzquiza, Juan de
Eibar
Elcano, Juan Martínez de
Elgeta
Elgoibar
Elizalde, Manuel de
Elizalecu, Nicolás de
Elizondo, Pedro de
Elorriaga, Francisco de
Elorrio
Elorza, Hernando de
Elorza, Joseph de
Elosu, Antón de
Embil, Francisco de
Embil, Juan Martínez de
Empresario
Encomendero
Encomienda
Endara, Juan de
Endarlaza/Endaralasa
Endata, Punta
Endaya, Nicolás de
Enion, Teodoro
Enrique II (de Francia)
Enrique III (de Navarra)
Enrique IV
Enríquez, Juan Antonio
Ensenada, Marqués de la
Eraso, Miguel de
Erasun Sarrallarena, Santiago de
Erasun, Santiago de
Erauso, Juan de

Erbeeta, Miguel Pérez de
Ercilla, Martín de
Ergobia
Erquicia, María Joanes de
Errazquin, Martín de
Errazti, Juan de
Errazu, Juan Pérez de
Errazu
Errenteria
Errezil
Escalda
Escandinavia
Escobedo, Manuel Diego de
Escorza, Juanes de
Escorza, Tomás de
Escovedo, Alonso Diego de
Escovedo, Manuel Diego de
Escuadra de Cantabria
Escuadra de Corso
Escuadra de Guipúzcoa
Escuadra de Vizcaya
Escuadra Real del Norte
Escuela de Náutica de San Sebastián
Escultor
Escurrechea, Esteban de
Escurrechea, Miguel de
Eskoriatza
España
Esparto
Esparza, Francisco Javier de
Especias
Espeleta, Miguel Vicente de
Esperandio, Tomas de
Esquibel y Berastegui, Diego Manuel de
Estaño
Estella, Francisco de
Estrella, Miguel de
Estructura Empresarial
Etxalar
Eugui, Tomás de
Europa
Exacciones
Exenciones
Exportación
Ezabal, Pedro de
Ezanal, Antonio de

Eznal, Francisco de
Ezpeleta

F

(Real) Fábrica de Anclas de Rentería /
Real Fábrica (de Anclas) de Renteriola /
Real Fábrica de Anclas de Santa Bárbara,
de Renteriola

Real Fábrica (de Armas) de Placencia de
las Armas / Reales Fábricas de Placencia
de las Armas

Fábrica de Moneda de Segovia

Falcorena, Blas de

Farga, Dominica de la

Farnesio, Isabel de

Felipe (el Hermoso)

Felipe II

Felipe III

Felipe IV

Felipe V

Fernández Correa, Francisco

Fernández, Manuel

Fernández, Pedro

Fernando VI

Feroe (Islas)

Ferrol

Filipinas

Finisterre

Finmarcken

Flamenco

Flancland, Guillermo

Flandes

Flesinga

Fletamento

Florenzia

Flota Ballenera

Fonte, Matías de la

Francés, Esteban

Francia, (Reino de) / Francia, Reyno de /

França, Reyno de / Franzia, Reyno de /

Franzia, Reino de / França, Rreino /

França, Reino

Francisco I (de Francia)

Francolin, Guillermo

Frislan, Friesland, Frisia

Frontera

Fuente, Juan Benito de la

Fuenterrabía *Véase* Hondarribia

Fuero de Marina

Fueros

Fullan, Miguel Ruiz de

Fulqui, Luis de

Fundido a Bordo

G

Gabiola, Pedro de

Gabiola, Rodrigo de

Gabiria

Gago, Pedro Díaz

Gainza, Ana de

Gainza, Juan Cruz de

Gainza, Maria Francisca de

Gainza, Martín Ochoa de

Gainza, Miguel de

Gainza, Pedro de

Galadir, Antonio

Galardi, José Bernardo de

Galardi, Martín de

Galarraga, Domingo de

Galatas, Antonio de

Galdai, Juan de

Galdiano, Juan Sanz de

Galdona, Juan López de

Galdona, Pedro de

Galdos, Bernardo de

Galeaza

Galicia

Gamboa y Zarauz, Miguel de

Gamboa, Juan de

Gandulfo, Juan Baupista

Garai, Joseph Antonio de

Garaino, Martín de

Garate, Domingo de

Garate, Martín Ochoa de

Garay, Florencio

Garayo, Juan Díaz de

García Galán, Francisco

García, el Restaurador de Navarra

Gardaza, Juan de
Garduza, Juan de
Garibay, Esteban de
Garibay, Juan de
Garro, Martín de
Garro, Perotin de
Gayangos, Juan de
Gayangos, Lucas de
Gayangos, Sabat de
Gaztañaga, Nicolás de
Gaztañeta, Antonio de
Gaztañeta, Juan de
Gaztañeta, Simón de
Génova
Getaria
Gibraltar
Gijón, María López de
Gijón, Úrsula de
Gijón
Gobernador de las Aduanas de Cantabria
Goenaga, Ignacio Francisco de
Goicoechea, Fermín de
Goicoechea, Gabriel de
Goicoechea, José Lorenzo de
Goicoechea, Juan de
Goicoechea, Juan Pedro de
Goicoechea, Miguel de
Goitia, Francisco de
Goizueta, Martín de
Goizueta
Golfo de Bizkaia
Golfo de México
Gómez Bolado, Joseph
Gómez Cardoso, Fernán
Gonzaga, Vespasiano
González de Arcaute, Hernán
González, Pedro
Gorliz
Goroa, Miguel de
Gorostiaga, Juan Pérez de
Gorriaran, Cosme de
Gorriaran, Juan de
Gotvi, Rechart
Goyaz, Cristobal de
Goyaz, Juan de
Goyaz, Martín Sáez de

Goyeneche, Juan de
Gran Bretaña
Granada, (Reino de)
Grasa de Ballena
Greve, Valtero de
Grez, Licenciado
Grie, Pierres de
Grimaldi, Marques de
Groenlandia
Grumetaje
Grunegen, Teodoro
Guarda, Sebastián Luis de
Guardia, Bernardo de
Guarnizo, Luis de
Gudien, Joan de
Guerra de Holanda
Guerra de Independencia Norteamericana
Guerra de la Convención
Guerra de la Cuádruple Alianza
Guerra de la Liga de Augsburgo
Guerra de la Oreja de Jenkins
Guerra de las Reuniones
Guerra de los Siete Años
Guerra de los Treinta Años
Guerra de Sucesión de España
Guerra, Domingo de
Guerra, Juan de
Guerra, Juanes de
Guerras Napoleónicas
Guéthary
Guevara, Julian Beltran de
Guevara, Martín Ladrón de
Guilisasti, Fermín de
Guilisasti, Juan Fermín de
Guiliztegui, Urtuno de
Guillamaza, Miguel Angel de
Gurmendi, Jorge de
Gurmendi, Martín de
Guyena
Guzmán, Enrique Enríquez de

H

Habsburgo
Hacienda Real

Haganduru, Martín de
Hamburgo
Handracelai, Sebastián de
Haro, Velasco Conde de
Hecho, Miguel de
Hendaya
Hermandad de Guipúzcoa
Hermandad de las Marismas
Hermandad de Mareantes de Deba
Hermandad de Mareantes de San Pedro
Hermandad de Mareantes de Zarautz
Hermandad de San Sebastián
Hernani, Domingo de
Hernani
Herrería, Juan Ramos de la
Herrería, Juan Ramus de la
Herrería, María Nicolás de la
Herrería, María Ramos de la
Herrero
Hidalguía
Hierro
Higer, Cabo de
Hinojosa, Diego de
Hoa, Esteban de
Hoa, Lázaro de
Hoces, Lope de
Holanda
Holanda, Tratado de Marina de
Hondarra, Martín de
Hondarribia
Honduras
Hua, Martín de
Hua, Pedro de
Hudson, Bahía/Estrecho de
Huelva
Hugalde, Domingo de
Huici, Joseph Domingo de
Hurrasmendi, Domingo de
Huych, Jaymes

I

Ibaieta, Juan de
Ibarguren, María Nicolás de
Ibarra, Domingo de

Ibarra, Francisco de
Ibarrola, Pedro de
Ibartola, Íñigo de
Ibaseta, Jacobe de
Ibaseta, Juan López de
Ibaseta, Pascual de
Ibero, Martín de
Ibier, Jorge de
Ibiur, Jorge de
Ibiur, Juan de
Ibusti, Guillermo de
Ibusti, Juan de
Icea, Miguel de
Iceta, Domicuça de
Iceta, Martín de
Iciar, Domingo de
Iciar, Pascual de
Iciar *Véase* Itziar
Idia, Monte de
Idiaquez, Alonso de
Idiaquez, Juan de
Idiaquez, Pedro de
Idiaquez, Pedro Ignacio Vélez de
Idiaquez, Domingo Pérez de
Idiazabal
Igantzi
Igarza, Francisco de
Igeldo
Igola, Domingo de
Igola, Juan Bautista de
Igola, Simón de
Iguereta, Juan de
Illarregui, Juan López de
Illarregui, Miguel de
Illumbe, Juan Pérez de
Illumbe, Miguel de
Imperio Español
Imperio Germánico
Importación / Importaciones
Imposición / Imposiciones
Impuesto(s) / ynpuesto(s)
Inda, Nicolás de
India (s) /Yndia (s)
Indias Occidentales
Indias Orientales
Indo, Juan de

Industria Ancorera / Ancla / Ancorero(s)
 Industria Armamentística / Armas /
 Armero(s)
 Industria Escabechera / Escabeche /
 Escabechero / Escabechera / Escabechería
 Industria Ferrona / Ferrería / Ferrería /
 Ferrón / Ferrones
 Industria Naval / Construcción naval /
 Construcciones navales / Astillero(s)
 Industria Salazonera / Sal / Salazón /
 Salazones / Saladores
 Industria(s) Textil(es)
 Inglaterra / Ynglaterra
 Inglés / Ingles / Yngles(es) / Ynglesa(s)
 Inquisición
 Insausti, José de
 Instituciones Gremiales / Institución
 Gremial / Gremial(es) / Gremio(s)
 Intendente de Marina
 Interventor(es) de Maderas
 Inurritza
 Iñiguez, Lope
 Iracezabal, Ramos de
 Iracezabal, Fulano de
 Iraebaneta, Hurtuno de
 Iraeta, Beltrán de
 Iraeta, Juan Beltrán de
 Iraeta, Francisco de / Yraeta, Francisco de
 Iraola, Pedro de
 Irarrazabal, Antón de
 Irarrazabal, Juan Martínez de /
 Yraraçaval, Joan Martínez de /
 Yraraçaval, Juan Martínez de
 Irarrazabal, Juan Ramos de / Yraraçaval,
 Joan Ramos de
 Irarrazabal, Martín Ochoa de
 Irarrazabal, Miguel de
 Iraurgui, Juan de
 Irazabal, Juan Pérez de
 Irazabal, Lorenzo de
 Irazagorria, Domingo Ochoa de /
 Irazagorria, Veedor
 Iriarte Belandia, Miguel Antonio de
 Iriarte, Martín de
 Iriarte, Pascual de / Yriarte, Pascoal de
 Iribarren, Juan de / Irivarren, Juan de

Iriberry, José de
 Iriberry, Juan Martínez de / Yriberry, Juan
 Martínez de
 Irigoien, Agustín De
 Irigoien, Juan López de
 Irigoien, Juan Vicente de
 Irigoien, Miguel de
 Iriondo, Juan de
 Irivarren, Juan de
 Irizar, Juan Beltrán de / Yriçar, Juan
 Beltran de
 Irlanda / Yrlanda
 Irumugarrieta
 Irun / Irún / Yrun
 Irunaga, Antón de
 Irurreta, Domingo de
 Isabel I (de Inglaterra)
 Isasa, Juan Ortiz de
 Isasa, Lorenzo de
 Isasi, Martín López de
 Isasti, Domingo de
 Isasti, Juan Martínez de
 Isasti, Martín de / Isasti, Martin de /
 Ysastti, Marttin de / Isasti, Martino de
 Isasti, Sebastián de
 Isla de los Faisanes / Ysla de los Faissanes
 Islandia
 Islas Británicas
 Italia
 Italiano(s) / italianas
 Itsaso
 Iturbe y Caterain, Francisco de
 Iturbe, Martín Ochoa de
 Iturbe, Sebastián de
 Iturbide, Domingo de / Yturbide, Domingo
 Iturbide, Matías de / Yturbide, Matias de
 Iturbide, Sabat de
 Iturbide, Saubat de
 Iturramendi, Diego de
 Iturriaga, José de
 Iturribalzaga, Antonio de
 Iturrieta, Ignacio de
 Iturrondo, Antonio de
 Iturrondo, Juanes (de) (el Mayor)
 Iturrondo, Juanes de (el Menor)
 Itziar / Iziar

Izquierdo, José Sáenz de / Yzquierdo,
Joseph Sainz
Izquierdo, Pedro Sáenz de
Izquierdo, Pedro Sáez de

J

Jaizkibel
Jayçubia
Jaunse, Cornelis
Jauregui, Francisco Antonio de
Jauregui, Martín de / Martin de
Jaureguibarria, Martín de
Jaureguieta, Francisco de
Jaureguiondo, Juan Antonio de
Jefrey, Esteban de
Joanmartindegui, María Andrés de
Juana I
Juez Comisionado
Juez Conservador de las Rentas de los
Derechos de las Lanas
Juez de Alzadas y Apelaciones Juez de
Colegas
Juez de Contrabando
Junibarbia, Antonio de
Junibarbia, Domingo Gregorio de /
Yunibarbia, Domingo Gregorio
Junibarbia, José de
Junibarbia, Juan Antonio de
Junta de Armadas
Junta de Comercio
Junta de Rentas Generales del Tabaco
Justiz, Diego de
Justiz, Juan de
Justiz, Martín de / Justiz, Martin de

K

Kaparotz
Kolberg, Batalla de

L

La Habana / La Abana, San Cristoval de
La Hansa

La Haya
La Haya, Paz de / Tratado de / Gran
Alianza de
La Hougue
La Hougue, Batalla de
La Rioja
La Rochelle / La Rochela
Labarta, Joseph Antonio de
Laborda, Domingo de
Laborda, Juan de
Laborda, Martín Sánchez de
Laborda, Martín Sanz de
Lacuesta, Joseph de / Josseph de
Lajust, Baltasar de
Lajust, José de
Lana(s)
Lanchove, Nicolás de
Landa, Sabat de
Landaeta y Orna, Ventura de
Landaeta, Juan de
Landergorrieta, Tomás de
Langosta(s)
Langostera, Puerto de
Lanz, Martín de / Martin de
La Plata, Río de
Lapurdi, Labort, Labourd
Lardizabal, Juan Francisco de
Laredo
Láriz, Juaquín de
Larraguibel, Domingo de
Larraguibel, Juan de / Joan de
Larralde, Francisco de
Larramendi, Manuel de
Larramendi, Padre
Larrañaga, Antonio de / Anttonio de
Larrazpuru, Tomás de
Larreandi, Sebastián de
Larreche, Juan de
Larregui, Juaquín de
Larreta, Juan de
Larrumbe, Juan Martín de / Juan Martin de
Larrume, Domingo de
Larrume, José de
Larrume, Juan de
Lasalde, Antonia de
Lasalde, Juan de

Lasarte, Martín Martínez de
 Lasarte
 Lasozabal, Miguel de
 Latasa, Juan de
 Laumeta, Juan de
 Laurgain
 Lazcaibar Balda, José de / Joseph de
 Lazcamburu, Pedro de
 Lazcano, Juan Pérez de
 Lazcano, Pedro Antonio de
 Lazkao
 Leaburu, Juan de
 Legarda, Francisco González de /
 Francisco Gonzalez de
 Le Conquet, (Puerto de)
 Legarda, Marqués de
 Legazpi / Legazpia
 Legorreta
 Leguia, Martín de
 Legumbres
 Leintz-Gatzaga
 Leire, San Salvador de
 Leiza, Adrián de
 Leiza, María Sáenz de
 Leizaola, Juan Fernández de
 Leizaur y Epela, Juan Antonio de
 Leizaur, Ignacio de
 Leizaur, Juan Antonio de
 Lekeitio / Lequeytio
 Lemoiz
 Lepreset, Vicente
 Lerchundi, Domingo de
 Lerchundi, Francisco de
 Lerchundi, Juan de
 Lerchundi, Prudencio de
 Lerembouru, Juan de
 Leremburu, Juan de
 Les Sables D'Olonne (Olona)
 Lesaca, Miguel de
 Lesaka
 Lete, Esteban de
 Levante / lebante
 Leva(s) (de Marinería) / leva(s) de
 marineria / leva(s) de marineros / leba(s)
 de marineria / leba(s) de marineros
 Lexington, Conde de
 Lezama, Mariana de
 Lezo / Leço
 Libert, Noel
 Libourne
 Libro de Mareantes
 Licencia de Saca
 Licona, Íñigo Martínez de
 Licona, Pedro de
 Lieja
 Lille / Lila
 Limon(es)
 Linaza
 Linche, Pedro
 Liria, Duque de
 Lisboa
 Lisboa, Tratado de
 Lizaranzu, Sebastián de
 Lizardi, Juan de
 Lizardi, Juanes de / Lizardi, Joanes de
 Lizardi, Mariana de
 Lizardi, San Juan de
 Lizaso, Domingo de ,
 Lizazu, Miguel de
 Llano, José de / Joseph de
 Llatazo, Juan Francisco de
 Llodio, Juan de
 Lobiaga, Juan Pérez de
 Lobiaga, Juanes de
 Logroño
 Loia, Blas de
 Loiola
 Londres
 Londres, Tratado de / Paz de
 Longaray, Leon de
 Lonja(s) / lonja-rentería
 Lonjero(s)
 Lopeola, Ignacio Antonio de
 Lopeola, José de
 López Ferro, Antonio / Lopez Ferro,
 Antonio
 López Gago, Antonio
 López, Antonio
 Los Hoyos, Antonio de
 Los Ríos, Lope de / Los Rios, Lope de
 Luarca
 Luanco

Lubeck, Paz de
Luca, Monsieur de
Luis XIV / Louis XIV
Luis, Antonio
Lusarraga, Manuel de
Luscando, Antonio de
Lutan, Juan Bautista

M

Machain, Enrique de
Madariaga, Catalina López de
Madeira
Madera, Juan
Madera
Madrid
Madrid, Tratado de
Maidagan, Andrés de
Málaga / Malaga
Maldonado
Maleo, Miguel de
Malkorbe, Bahía de
Mallorca
Malvinas, (Islas)
Manchola, Miguel de
Mancisidor, Juan de
Mancisidor, Juan Martínez de
Mancisidor, Secretario
Mandojana, Doctor
Manier, Nicolás
Manila
Mannexces, Juan de / Joanes de
Manterola, Lázaro de
Manterola, Lorenzo de
Mantua
Manufacturas Extranjeras
Mápil / Mapil, astillero de
Maqueda (y de Nájera), Duque de
Mar Blanco
Mareaje
Marín, Pedro
Marina, Fuero de
Markina-Xemein
Martínez, Diego / Martinez, Diego
Martínez, José

Mas, Julián / Julian
Masa, Martín de la
Matanzas
Materiales
Materia(s) Prima(s)
Matheo, Francisco de
Matrícula(s) de Marineros / matricula(s) de mariners / matricula(s) de la marineria
Maturana, Antonio de
Maurepas, Conde de
Mayo, Oliverio
Mayo, Richard
Meceta, Catalina de
Médico(s) / medico
Mediterráneo / Mediterraneo
Mejorada, Marqués de
Menchaca, Pedro de
Méndez, Álvaro
Méndez, Enrique
Méndez, García
Méndez, Héctor
Méndez, Juan / Mendez, Juan / Mendez, Joan
Méndez, Melchor
Mendibelzu, Íñigo de
Mendibelzua, Íñigo de
Mendiguren, Tomás de
Mendinueta, Juan de
Mendizabal, Juan de
Mendizorrotz
Mendoza, Hernando Hurtado de
Mendoza, Juan Hurtado de / Mendoça, Juan Hurtado de
Menorca
Mercader(es)
Mercado(s)
Mercantilismo / Mercantilista(s)
Mesina
Metales Preciosos
México
Michelena, Joseph Ventura de
Miguel, Juan
Milán
Milanesado
Militre, Bernardo
Ministro(s) de (la) Marina

Miño
Miquelón, Isla
Miranda, Juan José de
Miranda, Tomás de
Mirandaola, Francisco de
Mirubia, Angela Catalina de / Mirubia,
Ángela de / Mirubia, Angela de
Mirubia, Martín de
Mixangos, San Joan de
Molino(s)
Monarquía(s) / Monarquía(s)
San Bartolomé, Monasterio de
Mondragón / Mondragon
Moneda(s)
Monferrato
Monopolio(s) Comercial(es)
Monopolio(s) Pesquero(s)
Monopolio
Montalibet, Leon de
Monteleón, Marqués de / Monteleon,
Marques de
Montellano, Juan de
Montero, Andrés Ortiz de / Andres Ortiz
de
Monte(s) Franco(s) del Urumea
Monzón, Paz de
Morales, Ignacio Sánchez de
Moreno, Martín
Morgan, Valentín
Moscú / Moscovia
Mota, Castillo de la
Motril
Moya, Ramón María de
Mugarrieta, Esteban de
Mundaka
Municion / municiones
Münster, Paz de
Murguía / Murgia
Murguía, Juan Felipe de
Murguía, Pedro de
Muros
Muselinas
Musquiz, Mateo de
Mutiloa, Francisco de
Mutio, Lorenzo de
Mutriku / Motrico

N

Nantes
Nápoles / Napoles
Naranjas
Narbarte, San Juan de
Narruondo
Narvasta, Francisco de
Nasa(s) / Naça(s) / Naza(s)
Natxitua
Navarra, (Reino de) / Navarra, Reyno de /
Nabarra, (Reyno de) / Nabarra, Rreyno de
Navíos de Registro
Necolalde, Francisco de / Necolalde
Zavaleta, Francisco
Necolalde, Luis de
Necolalde, Miguel de
Negueiro, Juan de
Nimega, Paz de / Tratado de
Noblecía, Martín de / Noblecia, Martín de
Noel, Francisco
Nombre de Dios
Norland
Noruega
Notario, Joanes
Nueva España / Nueva España
Nueva Orden de Construcción Naval /
Nueva orden / nueva horden / nueva
horden
Nueva Veracruz
Núñez Vargas, Matías
Núñez, Antonio
Núñez, Bernardo

O

Ogallurreta, Lorenzo de
Oianguren, Antón de
Oiartzun / Oyarzun
Oiarzabal, Ignacio de
Oiarzabal, Juan de
Oiarzabal, Miguel Pérez de
Oikia
Ojeda, Agustín de / Ojeda, Agustín de /

Hojeda, Agustín de
Olabe y Álava, Pedro de
Olaberria, Antonio de
Olaberria, Catalina de
Olaberria, Francisco de
Olaberria, Gracia Pérez de
Olaberria
Olaberrieta, Francisco de
Olaeta, Juan de
Olano, Domingo de
Olano, Joanes de
Olano, Santuru de
Olarria, Juan de
Olaso, Juan de
Olaso, Juan Miguel de
Olazabal (y Acorda), Cristóbal de
Olazabal, Juan de / Olazaval, Juan de
Olazabal, San Juan de / Olaçaval, Sanjuan de
Oleaga, San Juan de
Olibas, Mateo de
Oliden Ibia, Domingo de
Oliden, José de / Joseph de
Olivares, Conde-Duque de
Ollo, Sebastián de / Sebastian de / Sevastian de
Olozaga, Martín de / Oloçaga, Martin de
Olozaga, Miguel de
Ondarralzu, Miguel de
Ondarroa
Ondarza, Sebastián de
Onsanao, Juan de
Oñati / Oñate
Oñaz, Juanes de
Oporto
Oquendo, Antonio de
Oquendo, Miguel de
Orden de Santiago / horden de Santiago
Ordenanza(s) de Corso / Ordenanças del corso / hordenanças de corso
Ordenanza(s) de Marina
Ordenanza de Plantíos
Ordenanza de Plantíos
Ordenanza para la Conservación y Aumento de los Montes de Marina
Ordenanzas de la Escuadra Real del Norte

Ordizia
Orduña
Orendain, Francisco de / Orendayn, Francisco de
Organización Empresarial
Oria, (río)
Orio
Oro Miota, Vicente Francisco de / Oro-Miota, Vicente Francisco de
Oro Miota, Vicente Juan de
Oro
Orozco, Miguel de
Ortiz de Arecheta, Fernando
Ortiz de Arecheta, Hernando
Ortiz de Velasco, Antonio
Oruesagasti, Domingo de
Ostende, (Puerto de)
Ostolaza, Martín de / Martin de
Osuna, Duque de
Otaegui, Joan Pérez de / Joan Perez de
Otamendi, José de / Joseph de
Oyambre

P

Pablo V, Papa / Paulo V
Pacífico, Océano
Dover, Pacto de
País Vasco
Países Bajos
Paja
Palencia
Palo de Campeche
Palo(s)
Pamplona / Panplona
Pan
Panamá
Paño(s)
Papado
Parca, Munjun de la
Parça, Munjun de la
Paredes, Diego García de
Parent, Diego
Pariente(s) Mayor(es)
París / Paris (Paz de) (Tratado de)

Parma
 Parraga, Manuel de
 Pasai Donibane
 Pasai San Pedro
 Pasaia / Pasaje(s) / Passage(s) / Passaje(s)
 Pasajes San Juan *Véase* Pasai Donibane
 Pasajes San Pedro *Véase* Pasai San Pedro
 Pasajes *Véase* Pasaia
 Pascali, Espiritu
 Pase Foral
 Passaro, Cabo
 Patagonia
 Patente(s) de Corso
 Patiño, José (de)
 Pato, Manuel
 Pedro I (de Navarra y Aragón)
 Peflo, Soree
 Peña Riera, Juan de
 Peña, Fernando de la
 Peña, Juan de
 Peñalosa, Juan de
 Percaztegui, Martín Pérez de
 Perdomo, Francisco de
 Peredo, Miguel de
 Pereira, Diego de
 Pérez, Agustín
 Pérez, Joaquín
 Pertamans, Juan
 Pescado
 Pescateros / pescateras / pescaderas
 Pesquería(s) / Pesquería(s)
 Piamonte
 Pica, Miguel de
 Picabea y Lesaca, Martín de / Picavea
 Pilotaje / Pilotage
 Piloto(s)
 Pilotos Lemanes / Piloto Lemán / Piloto
 Lemán
 Pimienta
 Pineda y Salinas, Francisco de
 Pinero, capitán Bautista de
 Pirineo(s)
 Pirineos, Paz de los
 Placencia de las Armas
 Plazencia, (Puerto de) / Plazencia, costa de
 / Plaisance / Placencia / Plasencia, ysla de
 Plantío(s) / plantios
 Plata / Platta
 Plaza, Andrés de
 Plaza, Pedro de la
 Plentzia
 Plo, Vicente
 Plomo
 Podavines / Podavin
 Pola, Juan González de
 Poleero
 Pólvora / Pontevedra
 Pontica, Gaspar de
 Porras, Álvaro de / Porras, Licenciado
 Portilla, Pedro de
 Portobelo
 Portocarrero, José de
 Portu y Jausoro, Juan Beltrán de
 Portu, Joanes de
 Portu, Juan Beltrán de / Joan Beltran de /
 Juan Beltran de
 Portu, Juan de / Joan de
 Portu, Juanes de
 Portu, Licenciado
 Portu, Mariana de
 Portugal
 Portugaleta
 Portugués / portugues / portuguesa(s) /
 portugueses
 Potosí / potosi
 Pozueta, Gabriel Sáez de
 Pragmática(s) de Fletes
 Presa, Andrés de / Pressa, Andrés de
 Prestamista(s)
 Préstamo(s) / prestamos
 Priegue, Miguel Ignacio
 Procurador General
 Proteccionismo / proteccionista(s)
 Proveedor General de la Armada del Mar
 Océano
 Puerto/Portu, Juan Beltrán del
 Puy, San Juan del / Puy, San Joan del / Pui,
 San Juan del

Q

Quebec
Quexo, Puerto de

R

Rada, Gabriel de
Rafael, Domingo
Rafael, Nicolás
Rameri, Román / Rameri, Roman
Ramos, Beatriz de
Ramos, Leonor de
Raposo, Joan Fernández
(Real) Chancillería (de Valladolid) / real
chancilleria de Valladolid / Real
Chançilleria de Valladolid
Real Ordenanza de Corso
Real Ordenanza de Marina
Real Servicio / Real Serviço / Real
Serbizio / Real Serbiçio
(Real) Sociedad Bascongada (de Amigos
de País) / Real Sociedad Bascongada de
los Amigos de País
Rebolledo, Tomás González de
Recabarren, Miguel de
Recalde, Juan Martínez de / Rrecalde, Juan
Martinez de
Recalde, Pedro de
Recondo, Juan de
Recursos Marítimos
Recursos Pesqueros
Redes Comerciales
Redes de Pesca / redes de pescar
Regidor(es) Torrero(s) / Reixidor Torrero
Regimiento de (la ciudad de) San
Sebastián / Reximimiento de la dicha ciudad
de San Sebastian
Reglamento de Plantíos
Relaciones Personales / vínculos
personales (Amistad, Familia, Paisanaje,
Parentesco, Parentela)
Remeros
Renta(s) / Rrenta(s)
Rentería/ Rrenteria / Errenteria

Rentería(s) / Renteria(s)
Retama, Francisco de
Retegui, Manuel de
Reten, Juaquín de
Reyes Católicos
Rezueta, Guillén de / Rezueta, Guillen de
Ribera, Francisco de
Ribera, Juan de
Ribera, Magdalena de
Richelieu, (Cardenal)
Riezu, Juan López de
Río, Fernando del
Rio, Santiago del
Ripalda, Domingo de
Riu, Guillaume
Rivadavia
Rivadesella
Rivaherrera, Francisco de la
Rivanegra, Pedro de / Ribanegra, Pedro de
Rivera, Juan de / Ribera, Juan de
Rizo, Andrés de / Riço, Andres de
Robles, Agustín de
Rodríguez Márquez, Agustín
Rodríguez, Diego
Roma
Romero, Esteban de / Romero, Estevan
Roncesvalles / Ronzesvalles
Roskilde, Paz de
Rotterdam
Roucellet, Joseph
Rua, San Juan de la
Ruan, (Puerto de) / Rouen
Rubalcava, Juaquín Gutiérrez de
Rubisun, Duart de
Ruiloba, Domingo de
Rusia
Ryskwick, Paz de

S

Saboya
Sacramento
Sagarna, Domingo de
Sagarna, Francisco de
Sagarsasu, Francisco de

Sagarzurieta, Juan de
Sagarzurieta, María San Juan de
Sagasti, Francisco Ignacio de
Saiatz / Sayaz
Saint-Malo
Saizarvictoria, María Lucía de
Sala General de Competencias
Sala, Pierres de la
Salaberria, Domingo de
Salaberria, Santiago de
Saldias, Agustín de
Salinas, Pedro de
Salinas, villa de *Véase* Leintz-Gatzaga
Salmón / salmon(es)
Salvatierra
San Antón / Sant Anton
San Ildefonso, Tratados de
San Juan de Luz / San Joan de Luz / San(t)
Juan de Lus / San Joan de Lus / Saint-Jean-
de-Luz
San Martín, Juana de
San Martín, Pedro de
San Millán de la Cogolla
San Millán, Martín Ruiz de
San Pedro, Isla de
San Pedro, río
San Román, Marqués de / San Rroman,
marques de
Sancho VI el Sabio de Navarra
Sanlúcar
Sansun, Guiraut de
Sansust, Esteban de
Sansust, Sebastián de
Santa Catalina
Santa Catalina, Isla de
Santa Clara
Santa Liga de Cognac
Santa María de Olaz
Santa María, José de
Santander
Santiago, Margarita de
Santiago, Río
Santoña
Sañez Reguart, Antonio
Sara
Sarasua, Gregorio de

Sardina(s)
Sarmiento, García de / Sarmiento, Garcia
Sarria, Pedro de
Sasiola y Arancibia, Martín Ochoa de
Sasiola, Miguel Ibáñez de
Sasturain, Juaquín Ignacio de
Saturraran
Secretaría de Estado y Guerra
(Secretario del) Consejo de los Estados de
Flandes
Segovia
Segura, Francisco de
Segura, Martín de
Segura, Pedro de
Segura
Seseman, Enrique / Seseman, Henrique /
Seseman, Enrique / Seseman, Henrique
Setúbal
Sevilla / Sebilla
Sevilla, Tratado de
Sicilia
Siderurgia / Siderúrgico(s) / Siderúrgica(s)
Sidra(s)
Sierra, Gabriel de
Simeon, Esteban
Sisa
Soborno(s) / Sobornar
Socoa, Puerto de
Sola, Salvador de / Sola, Salvador de
Sombrero, Puerto de
Somorrostro
Soquin, Ignacio de
Sorarte, Sebastián de
Soria
Soroa, Ignacio de
Soroa, Martín Pérez de
Sorondo, Carlos de
Sorondo, José Bernardo de
Sorondo, Manuel de
Sosa, Juan Bautista de
Sosa, Miguel de
Soupite, François de
Spitzberg / Spitsbergen, (Isla de)
Stanhope, Milord
Suasu, Juan de
Subdelegación del Tabaco

Subiça, Monsieur de
Suecia / Sueçia
Superintendencia de la Escuadra de Corso
/ Superintendencia del Corso /
Superintendente de(l) Corso
Superintendente de la Escuadra Real del
Norte / Superintendente de la Escoadra
Real del Norte
Superintendente de la Matrícula General /
Superintendencia para la introducción de la
Matrícula
Superintendente de (Montes,) Fábricas y
Plantíos de Guipúzcoa / Superintendente
de (Montes y) Fábricas / Superintendente
de Plantíos, Fábrica de navíos y
Arqueamientos / Superintendente de
Plantíos y Fábrica de Navíos /
Superintendente de Fábrica y Plantíos
Surmont, Francisco (de)
Svalbard (Islas)

T

Tabaco(s)
Taberneros / Tabernera(s)
Talaimendi
Tallistas
Tarin, Carlos Juan
Tasas
Tastet, Antonio
Tejería, Domingo de / Tejeria, Domingo
de
Telleria, Catalina de
Telleria, Martín de
Telleria, Santiago de
Tendero(s) / tendera
Terranova / Terranoba / Terra Nova
Terraverde / Terra Verde / Terraberde
Texeria, Domingo de
Ticlo, Doña
Tierra de Baffin
Tierra de Campos / Tierra de Canpos
Tirol
Toledo, Hernán Suárez de
Tolenaar, Joan de

Tolosa / Tolossa
Toneleros / tonelería
Torre Arizmendi, Doctor
Torre, Domingo de la
Torre, Juan Fernández de la
Torre, Nicolás de la
Torres y Aguilar, Simón
Toscana
Tournal, Adrián de / (Zurlon o) Tournal,
Adrián
Transportista(s)
Trasmocho(s)
Trigo
Trinchadores
Tripulación / tripulacion / tripulaciones /
tripulazion
Tromp, Maarten
Tudela
Txingudi, Bahía de

U

Ubahter, Juan de
Ubahter, Mathias de
Ubarcalde, Antonia Cruza
Ubayar, Pedro de
Ubilla Casadevante, Miguel De,
Ubilla, Antonio de
Ugalde, Juan de
Ugarte, Andrés de
Ugarte, Juan de
Ugarte, Pedro Sanz de
Ugarte, Santiago de
Ulacia, Juan Ignacio de
Ulia
Umansoro, Juan Martínez de
Unceta, Martín de
Urdaiaga, Maria Miguélez de
Urdaiaga, Miguel Martínez de
Urdaide, Juan de
Urdaide, Juanes de
Urdanibia, Juan de
Urgull
Uribe, García de
Uribe, Joan de

Uribe, Juan de
Uribe, Pedro Ochoa de
Urnieta, Mariana de
Urnieta, Martín de
Urnieta
Urola
Urquiola, Antonio de
Urquiola, Martín de / Martín de
Urquiza, Martín Arano de
Urquiza, Martín de / Urquiça Allona,
Martín de
Urquizu, Francisco de
Urrecha, Pedro de
Urreizti, Sebastián de / Urreizti, Sebastián
de / Hurreizti, Sebastián de
Urretxu
Urrizti, Esteban de
Urruña / Urruñya / Urruna
Urrutia, Juan de
Urrutia, Santiago de
Urtubia
Uruguay
Urumea / Hurumea
Usurbil
Utrecht, Paz de / Tratado de
Uzcanga, Ana de

V

Valdés, Antonio
Valdez, Antonio
Valencegui, Martín Arano de / Martín
Arano de
Valencegui, Martín de / Valençegui,
Martín de
Valencia
Valparaiso, Marqués de
Valtelina, (Paso de la)
Vansitart, Gerardo
Vatabila, Barón de
Veedor(es) de Armadas
Veeduría de Contrabando / veedor(es) de
contrabando / veedor(es) del Contravando /
veedores del contrabando
Velasco, Pedro

Velázquez, Juan
Velporten, Christian (de)
Vena
Venecia
Venezuela
Veracruz
Vervins, Paz de / Tratado de
Vergalo, Nicolás (de) / Bergalo, Nicolas /
Vergalo, Nicolas
Vergara, Baltasar de
Vergara, Miguel de
Vermolens, Giles / Vermolen, Giles
Versalles
Veunza, Pedro de
Viana
Vicuña, Miguel de
Vidarte, Miguel de
Vidasoeta, Tomás de
Villabona
Villadarias, Marqués de
Villafranca / Villa Franca / Villa-Franca
Véase Ordizia
Villalpando, Antonio de
Villanueva, Ambrosio de
Villanueva
Villarreal / Villa real *Véase* Urretxu
Villaviciosa, Juan de
Vino(s) / bino(s)
Virreinato de la Plata
Vital, José de
Vitoria / Vittoria / Victoria
Viveres / Viveres / Viberes
Vos, Juan
Voteno, Pedro

W

Westfalia, Paz de / Tratado(s) de
Westminster, Paz de

Y

Yanci, Diego de
Yanci
Yancia, Miguel de

Yarza, Agustín de
Yarza, Antón de
Yarza, Guray de
Yarzagarai, Bernardo de
Yarzagarai, Miguel de / Arzagaray, Miguel de
Yerobi, José de / Yerobi, Josseph de /
Yerovi, Joseph de / Yerovi, José de
Yguiniz, Esteban de / Estevan de
Yrube, Martin Ochoa de

Z

Zabala, Andrés de
Zabala, Juan de
Zabaleta, Agustín de
Zabaleta, Juan de
Zabaleta, Juan Martínez de
Zabaleta, Martín de
Zaldibar, Juan de
Zaldibia, Pedro de
Zalduendo
Zamora, Martín Sáenz de / Çamora,
Martyn Sanchez de
Zandategui, Juan Martínez de
Zandategui, Licenciado / Çandategui,
Liçençiado
Zapiain, Miguel Sanz de / Capiayn, Miguel
Saenz de
Zarain, Juan de / Zarain, Juan de (el Mozo)
Zarate, Juan Ortiz de
Zarautz / Çarauz
Zarauz Eizmendi, Doctor
Zarauz, Juan López de / Zarauz, Joan
López de / Çarauz, Juan Lopez de /
Çarauz, Juan Lopes de
Zarauz, Señor de
Zatarain, Juan Miguel de
Zatarain, Lucas de
Zayas, Felipe García de
Zegama
Zelanda
Zestoa / Cestona
Ziburu / Çiburu / Ciburu / Ciboure
Zizurkil

Zorrobedo, Sebastián de
Zuaza, Juan Pérez de
Zuaznabar, Alberto de
Zuaznabar, José Agustín de / Zuaznabar,
Josef Agustin
Zuaznabar, Juan José de
Zuaznabar, Miguel Antonio de
Zuazo, Juan Ochoa de
Zuazola, Antonio de
Zubernoia / Çubernoia
Zubernoia, (Priorato) de (Santiago de)
Zubiaur, Pedro de / Çubiaurr, Pedro de
Zubiaurre, José de
Zubiaurre, Joseph de
Zubiaurre, Juan Antonio de
Zubicoeta, Francisco de
Zubicoeta, Gabriel de
Zubieta
Zubiri, Pedro de
Zugasti, Juan de
Zuloaga, Francisco de
Zuloaga, Pedro de
Zuloaga, Pedro Ignacio de
Zumaia / Zumaya / Çumaya
Zumaya, Gracia de
Zupite, Juan de / Zupite, Juanes de
Zurlon, Adrián (de) / Zurlon, Adrian
Zuzuarregui, Miguel de

