

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

Xabier Alberdi Lonbide
Álvaro Aragón Ruano

RESUMEN

El presente trabajo presenta una fuente documental infrautilizada, la de los libros de manifestaciones, que representa un interesantísimo instrumento de estudio para el conocimiento de la realidad comercial e industrial de la Guipúzcoa de los siglos XVI y XVII. Esta documentación permite matizar algunas de las afirmaciones que durante décadas han venido marcando la historiografía vasca sobre la tan manida “crisis del siglo XVII”, más en consonancia con los criterios que en los últimos años se vienen imponiendo en los ámbitos español y europeo. Las relaciones comerciales con puertos, principalmente franceses, que se pueden seguir a través de las mencionadas fuentes permiten seguir los fluidos intercambios y las llegadas de cereales y bastimentos, así como la salida de hierro y moneda desde algunos de los principales puertos guipuzcoanos. Una de las principales conclusiones es que la exportación de hierro a los puertos franceses tuvo continuidad a fines del siglo XVI y principios del siglo XVII.

Palabras clave: Guipúzcoa, siglo XVII, crisis, hierro, bastimentos, moneda.

ABSTRACT

This article draws attention towards a historical source which has been virtually overlooked, the books of merchant registrations. They are most interesting documents for the study of trade and industry in Gipuzcoa during the 16th and the 17th centuries. This source leads to questioning some of the assumptions which have been accepted in Basque historiography on the “crisis of the 17th century”, in tune with recent Spanish and European points of view. The commercial relations with ports, mostly French, which can be traced through those registrations, bear witness of fluid commercial exchanges, arrivals of cereals and food, and exports of iron and coins from some of the main Gipuzcoan seaports. One of the main conclusions is that the exports of iron to French harbours continued through the end of the 16th and the beginning of the 17th century.

Keywords: Guipuzcoa, crisis of the 17th century, iron, food, money.

Introducción

Es sabido que en Guipúzcoa a lo largo de la Edad Moderna se produjo un importante desarrollo de los sectores secundario y terciario cuyo producto permitía sufragar las importaciones del exterior, imprescindibles, ante todo, debido al déficit de productos alimenticios básicos. Destacó, sobre todo, el sector sidero-metalúrgico que constituyó la principal actividad industrial. El hierro producido en las ferrerías suponía un producto esencial de exportación de Guipúzcoa, ya que la mayor parte de su producción estaba destinada a los mercados del exterior. 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, eran indispensables para el desarrollo de las actividades marítimas.

Los productos comestibles –bastimentos en lenguaje de la época– constituían uno de los más importantes capítulos de las importaciones guipuzcoanas, tanto es así que su importación por vía marítima constituyó, como es sabido, una de las principales bases de la economía guipuzcoana durante toda la Edad Moderna. Es decir, la inadecuación de su sector agrario para el desarrollo de una agricultura cerealista de base

mediterránea motivó que, desde fechas muy tempranas, se tuviera que recurrir a la adquisición de productos alimenticios, tanto en el interior peninsular, como en la fachada atlántica europea.

1. Legislación relativa al comercio de hierro y comestibles

El hierro, los alimentos de primera necesidad y la moneda de oro y plata eran todos productos de gran valor estratégico, tanto desde el punto de vista de la provincia de Guipúzcoa como del de la Corona. Como se viene comentando, las exportaciones de hierro eran vitales para una economía, como la guipuzcoana, volcada al exterior, pues constituían su principal excedente comerciable en los mercados internacionales y, por tanto, una de las llaves que permitían la participación guipuzcoana en las principales redes de tráfico comercial de la época. Es evidente la enorme importancia de las importaciones de alimentos de primera necesidad por vía marítima, indispensables para asegurar el abastecimiento de la población a precios razonables. Extremo que no era factible recurriendo únicamente a la importación de excedentes agrícolas desde el interior peninsular, por el importante encarecimiento que experimentaban a raíz del costoso y complicado transporte terrestre, tanto por el estado de los caminos, como por la suerte de aduanas y demás rentas que gravaban el tránsito de mercancías. Este abastecimiento alimenticio a precios moderados era vital para garantizar, tanto la paz social en los principales municipios industriales y marítimos de la provincia –que contaban con importantes contingentes de población empleados en actividades de los sectores secundario y terciario–, como el funcionamiento de sus principales actividades económicas, tales como la industria del hierro y de la construcción naval o las grandes pesquerías transoceánicas y demás empresas marítimas, insaciables consumidoras de ingentes cantidades de víveres que precisaban para los largos meses de navegación. Tanto es así, que las principales villas guipuzcoanas aplicaron verdaderas políticas de abastecimiento alimenticio público.¹

1. José Antonio AZPIAZU ELORZA, *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, San Sebastián, 1990, t. II, pp. 21-31.

A fin de garantizar, incluso en tiempo de guerra, su abastecimiento alimenticio con víveres procedentes del extranjero y la exportación, en contrapartida, de sus excedentes férricos, la provincia promovió la obtención de diversos privilegios y exenciones mercantiles, que autorizaban las importaciones desde el extranjero, entre otros, de bastimentos, y las extracciones de hierro y de moneda de oro y plata. La disposición de estas exenciones y privilegios, en principio destinados al fomento del tráfico de importación de víveres y de extracción de excedentes, permitía el desarrollo de la negociación de otros capítulos comerciales, como la extracción de excedentes ajenos –por ejemplo, la lana–, o la importación de todo tipo de manufacturas de Europa.² Además permitía el encubrimiento del comercio ilegal, tanto en la faceta de la extracción ilícita de metales preciosos, como en la de la introducción de gran cantidad de productos de contrabando extranjeros. En resumen, constituyeron una pieza clave para el sostenimiento de la economía marítima guipuzcoana a lo largo de toda la Edad Moderna.

El frecuente estallido de guerras suponía un grave obstáculo para el normal desarrollo del mencionado tráfico, pues una de las medidas habituales de las guerras era la prohibición de comerciar con los países enemigos. Durante estos siglos la Provincia de Guipúzcoa arbitró dos fórmulas jurídicas, fuertemente interrelacionadas, que permitían la continuación de los intercambios comerciales en tiempos de guerra: las autoriza-

2. Acerca del tráfico comercial entre la Península y el norte de Europa, véanse entre otras: Luis María BILBAO, "Exportación y comercialización de las lanas de Castilla durante el siglo XVII, 1610-1720", *El pasado histórico de Castilla y León*, vol. II Edad Moderna, Burgos, 1983, pp. 225-243; William R. CHILDS, *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, University Press, Manchester, 1978; Carlos GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Madrid, 1988; Henry LAPEYRE, *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Valladolid, 1981; del mismo, *Quelques données sur le mouvement du port de Saint-Sebastian au temps de Philippe II*, Zaragoza, 1952; Carla Rahn PHILLIPS, "Spanish merchants and the wool trade in the sixteenth century", *Sixteenth Century Journal*, 14 (1983), pp. 259-282; de la misma, "The Spanish wool trade, 1500-1780", *Journal of Economic History*, 42 (1982), pp. 775-795; Jean Philippe PRIOTTI, "Les marchands basques espagnols et l'espace atlantique au XVe siècle", *Bolletín du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, 7 (1995), pp. 205-213; del mismo, "Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI : Cooperaciones y rivalidades", *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV, XVI*, Burgos, 1995, pp. 265-283.

ciones reales para la importación y la exportación de unos determinados productos estratégicos, y la firma de los Tratados de Conversa o *Traités de Bonne Correspondance*.³

Tras el inicio en 1526 de un nuevo enfrentamiento entre Francia y Castilla, la provincia solicitaba al rey la concesión de la autorización para la libre importación de víveres desde cualquier país extranjero.⁴ Como consecuencia de las gestiones emprendidas para la consecución de esta autorización, la Corona debió acceder a que la provincia firmara el Tratado de Conversa con Labort, pues consta que para 1529 se había ya establecido el acuerdo entre ambas provincias, aunque no ha sido posible la localización de sus términos.⁵ En cambio sí se han conservado las cláusulas del tratado nuevamente sellado en 1536 en el curso de un nuevo enfrentamiento entre ambas coronas.

Los nueve artículos del Tratado repercutían preferentemente en beneficio de los intereses del transporte naval, prueba del gran peso que esta actividad poseía aún en la economía marítima guipuzcoana de las décadas iniciales del siglo XVI: interrupción de los ataques mutuos entre los firmantes (Cuatro Villas, Vizcaya, Guipúzcoa, Labort con Bayona y Capbreton); sus barcos podrían transportar libremente cualquier cargamen-

3. Conocidos también como “conversa”, “tratados de buena correspondencia”, “traités de bonne correspondance”, “concordia”, etc., se firmaban 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 coronas, así como para evitar agresiones mutuas. Los firmantes de estos tratados eran el Señorío de Vizcaya y las Provincias de Guipúzcoa y Labort con Bayona, aunque, además de todos estos territorios vascos, eventualmente, participaron otros territorios, ubicados en el golfo de Vizcaya, como las Cuatro Villas de la Mar, la baronía de Capbreton, Burdeos o Bretaña. Tienen su origen en los tratados 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. A pesar de la importancia de estos tratados en el sostenimiento de la economía, especialmente de la marítima, de los distintos territorios vascos, han sido poco estudiados por la historiografía vasca. Véase al respecto Xavier ALBERDI LONBIDE, “Conversa-k eta Lapurdi eta Gipuzkoa arteko harreman komertzialak Aro Modernoan”, *Uztaro*, 30 (2002) y “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o víveres en los siglos XVI-XVII, base del sistema económico de Guipúzcoa durante la Edad Moderna”, *Itsas-Memoria*, 4 (1996), pp. 227-258.

4. Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO), JD IM, 2/12/8 (P4D8).

5. AGG-GAO, JD IM, 2/12/9.

to, incluso de propiedad extranjera; extensión de esta libertad, también, a los barcos en cuya propiedad participaran extranjeros; prohibición de adquirir barcos en el extranjero para evitar el fraude, consistente en las compraventas simuladas de barcos de territorios ajenos al tratado; remisión de las represalias entre los contratantes; libertad de ejercicio del corso sobre los barcos procedentes de territorios no comprendidos en el Tratado; libertad de apresamiento de barcos extranjeros, incluso los cargados con mercancías pertenecientes a comerciantes de los territorios concertados.⁶ Aunque no se hacía expresa mención a la libertad de importación de víveres desde el extranjero, quedaba autorizada merced a las amplias concesiones que confería a los transportistas. Los capítulos del tratado no contenían ninguna limitación para la introducción de mercancías, cualquiera que fuera su origen. Las limitaciones afectaban a las embarcaciones dedicadas al transporte, pero no a sus mercancías, de manera que todo producto embarcado en los barcos de los territorios firmantes estaba exento de apresamiento, al tiempo que las mercancías embarcadas en otros barcos podían ser objeto de apresamiento, aunque fueran de propiedad de vecinos de los territorios firmantes.

Estas condiciones tan favorables a los intereses de los transportistas no gustaron, en absoluto, a los comerciantes, especialmente, a los dedicados a la extracción de la lana castellana por los puertos vizcaínos y, sobre todo, cántabros. Tanto es así que un mes después de la firma del tratado, debiendo juntarse en Fuenterrabía los representantes de todos los territorios para otorgar su confirmación, se notó la ausencia de los comisionados de Cuatro Villas. Con ello, hasta conseguir su concurrencia quedó en suspenso la firma del acuerdo, reanudándose las hostilidades mutuas. Ante la dilación de esta situación, los comerciantes de lanas de Vizcaya llegaron a un acuerdo particular con el representante de Labort, Bayona y Capbreton, cuyos términos exactos se desconocen. Ello indujo a que, poco después, en agosto de 1537 los representantes de Vizcaya, Guipúzcoa, Labort, Bayona y Capbreton sellaran definitivamente un nuevo Tratado de Conversa, mucho más amplio que el anterior, pues incluía el acuerdo particular poco antes firmado entre los comerciantes de Vizcaya y los territorios sometidos a la soberanía francesa. De su contenido se deduce que se reconocía a los comerciantes de los territorios firmantes la libertad para embarcar sus mercancías en

6. Archivo Municipal de Oyarzun (AMO), A, 6, 1, 1.

cualquier barco incluso ajeno a dichos territorios. Así, en los casos en que las mercancías pertenecientes a los comerciantes naturales fuesen objeto de apresamiento serían liberados inmediatamente.⁷

De lo expuesto se deduce que poco a poco iban primando los intereses de los comerciantes sobre los de los transportistas, muestra de las profundas transformaciones que la economía marítima venía experimentando desde mediados del siglo XV.⁸ Este proceso evolutivo se puso de manifiesto tras el estallido de una nueva guerra entre Francia y España en 1542. En esta ocasión, iniciadas las gestiones para que se autorizara el restablecimiento de las relaciones con los labortanos para asegurar, entre otras, la llegada de bastimentos, la Corona únicamente concedió en 1543 un limitado permiso de importación de víveres del extranjero.⁹ Este permiso 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 General. Es decir, no sólo no beneficiaba en nada a los transportistas, sino que perjudicaba sus intereses. En cambio los comerciantes quedaron satisfechos y sus gestiones se encaminaron únicamente a obtener la confirmación del permiso en 1544.¹⁰ Ante la inminencia de otro conflicto con Francia, el rey ordenaba en 1550 la interrupción de las relaciones comerciales, autorizando tan sólo la importación de víveres y de efectos navales en barcos extranjeros menores a las 60 toneladas de arqueo.¹¹

En las siguientes Juntas Generales celebradas en 1552 en Deva, después de la noticia de la negativa regia al restablecimiento del tratado con Labort, se hizo también patente la ineficacia del limitado permiso de importación de víveres concedido. Efectivamente, era preciso autorizar la extracción de otras mercancías en contrapartida, pues de nada servían los permisos de importación de víveres si se imponían limitaciones a la extracción de productos, como el hierro. Esta situación, junto a las agre-

7. AMO, A, 6, 1, 1.

8. José Ángel García de Cortázar hace tiempo describía el proceso de transformación de los transportistas en comerciantes: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966, pp. 183-195.

9. AGG-GAO, JD IM 1/10/13.

10. AGG-GAO, JD IM 1/7/12 (P4D2).

11. Limitación confirmada al año siguiente, en 1551, por el entonces príncipe heredero Felipe : AGG-GAO, JD IM 2/22/16 (P4D10).

siones de que, por parte de los corsarios cántabros, eran objeto los barcos franceses cargados de víveres, estaba perjudicando seriamente su importación.¹² Las gestiones emprendidas en la corte no favorecieron los intereses de los transportistas y propietarios de los barcos mercantes, sino, solamente, los de los comerciantes, pues en vez de autorizar un tratado con los labortanos, que acabara con las mutuas agresiones cometidas por sus flotas, se procedió a la ampliación del limitado permiso de importación de víveres, autorizando la extracción en contrapartida de otros productos. En 1553 sin prohibir la extracción de dinero, a cambio de los víveres, que buscaba evitar la huida masiva de numerario, se autorizaba la extracción de productos de las pesquerías (grasa de ballenas, bacalao, sardinas...) y de cítricos. Con todo, de hecho, se admitía la extracción de dinero.¹³

Pero no se permitió la extracción de hierro. Siendo éste el principal excedente de Guipúzcoa, las gestiones de la provincia no concluyeron hasta conseguir el permiso de su exportación: en 1554 se volvía a autorizar tan sólo la extracción de los productos pesqueros, pero en 1558 se permitió la extracción, en principio durante un plazo de seis meses, de cualquier producto, incluido el hierro, a excepción de las armas, municiones, pólvora y mineral de hierro.¹⁴

Con la firma en 1559 de la Paz de Cateau-Cambrésis se inauguró un período de 30 años de interrupción de los enfrentamientos franco-españoles. Fue un período en que se produjeron profundas transformaciones en la economía marítima de Guipúzcoa. Destaca el progresivo fortalecimiento de las pesquerías transoceánicas, de ballenas y bacalao, a partir, sobre todo, de los años 60. Durante la segunda mitad del siglo XVI constituyó la principal actividad económico-marítima de Guipúzcoa.¹⁵ Al mismo tiempo, la actividad del transporte naval, que, como se viene

12. Luís Miguel DIEZ DE SALAZAR y María Rosa AYERBE, *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, San Sebastián, 1990, Junta del 14/24 Noviembre 1552.

13. AGG-GAO, JD IM 1/10/15.

14. DIEZ DE SALAZAR y AYERBE, *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Junta de Guetaria 14/25 Noviembre 1553; AGG-GAO, JD IM 1/10/15 (1554); JD IM 1/10/18 (P4D3) (1558).

15. Selma HUXLEY y Michael BARKHAM, "Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c.1630)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 1 (1996), p. 357; Selma HUXLEY, "Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713", *Itsasoa*, t. III, San Sebastián, 1984, pp. 132-133.

viendo, venía ya en una tendencia decreciente, era en gran parte abandonada, sustituida por otras más lucrativas como las mencionadas pesquerías. En lo sucesivo serían los extranjeros los protagonistas de la actividad transportista. Ello desembocó en un intento de la Corona, empeñada en su política de fortalecimiento de la Armada, por endurecer la aplicación de las pragmáticas de fletes, que primaban la carga de los barcos autóctonos sobre los extranjeros y de los mayores sobre los menores. Intento que a la postre resultó baldío, principalmente por el desinterés de los propietarios y armadores de grandes naos, destinados a las pesquerías transoceánicas o a su venta en Andalucía para la Carrera de Indias, por dedicarse al transporte.¹⁶

Existía el peligro de que esta presión de la Corona por potenciar la decadente actividad transportista dificultara la llegada de bastimentos del extranjero, que lo hacían ya en barcos extranjeros casi de forma exclusiva. Los inversores en actividades marítimas, los comerciantes y las autoridades de Guipúzcoa en vez de potenciar la actividad transportista emprendieron una serie de gestiones y maniobras que desembocaron en la ampliación de los permisos de importación desde el extranjero, evidentemente en barcos extranjeros; de manera que de la autorización para importar bastimentos y extraer en contrapartida productos de gran valor estratégico como el hierro, pasaron a ampliar sus facultades para extraer moneda y para importar a cambio desde el extranjero, no sólo víveres, sino todo tipo de mercancías legales.

Efectivamente, además de los excedentes propios de Guipúzcoa, como el hierro y la grasa de ballena, o del interior peninsular como la lana, era la moneda de oro y plata, es decir, los metales preciosos indianos, el principal producto demandado por los extranjeros que acudían con productos alimenticios, pertrechos navales y otras mercancías. Esta circunstancia fue el origen de múltiples disputas en torno a la de extracción de moneda. Valiéndose de la autorización, obtenida en 1553, de importar bastimentos, permitiendo de hecho la extracción, en contrapartida, de moneda, así como de otras mercancías, las autoridades de los puertos guipuzcoanos comenzaron a encubrir las extracciones fraudulentas de

16. Xavier ALBERDI LONBIDE, "Conflictos de intereses en torno a la aplicación de las pragmáticas de fletes en Gipuzkoa entre mediados del siglo XVI y principios del siglo XVII", *Vasconia*, 31 (2001), pp. 7-19.

numerario al extranjero. Este fraude conoció un notable incremento a partir de la década de los 70 del siglo XVI, a juzgar por el inicio de los pleitos de denuncia de extracciones fraudulentas de moneda.

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 Guipúzcoa a emplear los resortes legales que les brindaba la autorización de 1553 para conferir un aspecto de legalidad a las extracciones monetarias. Se ha mencionado que la autorización de 1553, 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, tanto las mercancías aportadas como las que en contrapartida extraían, ante las justicias ordinarias o alcaldes de los puertos. Desde entonces, las autoridades municipales continuaron aplicando este procedimiento de los registros, mediante el que 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 de Guipúzcoa procedieron, de facto, a reconocer un valor general a un permiso real concedido para su aplicación en una coyuntura concreta de guerra contra Francia.

Con todo, la aplicación del procedimiento de los registros no fue rigurosa, ni mucho menos, de manera que hasta la década de los 80 del siglo XVI no pasó de ser un mero formulismo, más o menos aparente según los casos. Pero la proliferación de las extracciones monetarias fue incrementando el temor de las autoridades hacia una intervención estatal. Esta situación evidenciaba la urgente necesidad de normalizar estos procedimientos irregulares. Con el propósito de evitar los procedimientos abusivos y arbitrarios, que además de desacreditar a las autoridades locales repercutían negativamente en el comercio y podían provocar la intervención de la Corona, en 1581 la Provincia decretó que las autoridades locales elaborasen puntualmente los libros de manifestación o de registro de mercancías que introdujesen y extrajesen los extranjeros.¹⁷ Fue a partir de este decreto cuando comenzaron las villas del litoral a elaborar los mencionados “libros de manifestación de mercaderías”, en

17. Archivo Municipal de Zumaya (AMZ), Asuntos Locales: Marina, Ordenanzas, etc., caja nº 159.

que se asentaban las mercancías autorizadas, incluida la moneda de oro y plata, para su introducción y extracción desde o para países del extranjero: en Zumaya en 1581,¹⁸ en Motrico en 1582¹⁹ y los primeros registros de Fuenterrabía son de 1584.²⁰

Llama la atención que las dos principales plazas mercantiles del litoral guipuzcoano, San Sebastián y Fuenterrabía, no mostraran especial empeño por aplicar este decreto. Fueron las autoridades de villas como Zumaya y Motrico las que más empeño mostraron en cumplir con el decreto. Dos son las causas que explican esta aparente paradoja. En primer lugar, de forma coetánea al inicio de la redacción de estos libros, se estaba produciendo un proceso de concentración del tráfico comercial en San Sebastián y en menor medida en Fuenterrabía y Deva. San Sebastián era el principal puerto guipuzcoano, escenario de gran parte del tráfico comercial internacional y núcleo de concentración de otras actividades como las pesquerías transoceánicas. A fin de salvaguardar los intereses de los inversores en esas actividades, que precisaban de grandes cantidades de víveres, así como para asegurar el abastecimiento alimenticio del crecido vecindario de San Sebastián, sus autoridades imponían restricciones, entre otras, a la salida de víveres hacia otros destinos de la provincia. Este era el contexto en que las autoridades de puertos de modesta importancia comercial, caso de Zumaya, protagonizaron la regulación de las importaciones de víveres del extranjero y de las extracciones de numerario. Constituyó, quizás, un intento por evitar que todo el tráfico de importación de vituallas acabara por concentrarse en San Sebastián y de conservar el que aún continuaba llegando a sus puertos.

En segundo lugar, las autoridades y comerciantes de los principales cen-

18. AMZ, Asuntos Locales: Marina, Ordenanzas, etc., caja nº 159.

19. Archivo Municipal de Motrico (AMM), leg. 197. Un inventario del archivo municipal elaborado en 1735 corrobora que la redacción del libro de manifestaciones comenzó en 1582 y no antes: "Ytem un legajo rottulado manifesttaciones de franzeses con un libro de lo mismo forrado en pergamino que empezo año mil quinientos ochentta y dos y acava el de mil seiscientos veintte y uno": Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa (A.H.P.G.), 1 / 2691.

20. En este caso 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 1584. Archivo Municipal de Fuenterrabía (AMF), C, 5, II, 5 / 1 (1533-1553); C, 5, II, 4 / 6 (1584).

tros comerciales, como se acaba de mencionar, mostraban poco interés por esta tarea reguladora, no sólo por el hecho de que las irregularidades que cometían no perjudicaban seriamente a la gran actividad comercial de sus puertos, sino porque la concentración del tráfico mercantil, legal e ilegal, precisaba de la aplicación, tanto de los abusos para eliminar la posible competencia de otros puertos vecinos, como de las irregularidades y fraudes para eludir la acción fiscalizadora de las autoridades de la Corona. El procurador juntero de Cestona denunciaba ante las Juntas Generales de 1589, celebradas en Guetaria, que San Sebastián no deseaba disponer siquiera de libros de manifestación de mercancías, a fin de continuar con las prácticas fraudulentas, consistentes en extraer dinero en contrapartida de cualquier mercancía extranjera, cuando las leyes reales mandaban que, con excepción de los víveres, lo procedido de la venta de cualquier otro producto extranjero se debía extraer en otras mercancías, como el hierro.²¹

Las primeras quejas en contra de la abusiva extracción de metales preciosos desde San Sebastián fueron realizadas en las Juntas Generales de 1584, celebradas en Zumaya.²² A raíz de las deliberaciones motivadas por esta inquietud, estas Juntas decretaron un reglamento de comercialización de los comestibles, aportados por barcos extranjeros, y de hierro y metales preciosos, extraídos en contrapartida. Entre otras medidas se contemplaba la obligatoriedad de la redacción de los “libros de manifestación de mercaderías” en los puertos. Esta normativa fue también incluida en las ordenanzas municipales de Zumaya que aquel mismo año alcanzaron el refrendo real.²³ Ante la evidencia de que en contra del mencionado decreto las autoridades de San Sebastián no elaboraban los libros de manifestaciones, para continuar encubriendo las fraudulentas extracciones monetarias, las Juntas Generales de 1589, celebradas en Guetaria, amenazaron con enviar un alcalde de hermandad a San Sebastián en caso de que persistiera en su negativa a presentar sus libros a la Junta²⁴. Noticiosa la Diputación de que en vez de acatar

21. DIEZ DE SALAZAR y AYERBE, *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Guetaria, 14/24 noviembre 1589.

22. Archivo del Museo Naval, Col. Vargas Ponce, t. III, doc.10.

23. AMZ, Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, caja nº 56.

24. DIEZ DE SALAZAR y AYERBE, *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Guetaria, 14/24 noviembre 1589.

los requerimientos la villa de San Sebastián procedía a iniciar acciones en contra del decreto, el corregidor emprendió acciones judiciales contra la villa. El corregidor efectuó diversos registros de barcos extranjeros y requisó algunas partidas de dinero que se trataban de extraer de forma fraudulenta.²⁵ Tras el estallido de la guerra contra Francia en 1589, incluso el Capitán General intervino en el conflicto, apresando en 1591 un barco francés en alta mar procedente de San Sebastián con alguna cantidad de dinero.²⁶

Las Juntas Generales de 1593, celebradas en Fuenterrabía, volvieron a insistir en el estricto cumplimiento del decreto de 1584 por las autoridades de las localidades portuarias.²⁷ Además, la provincia inició gestiones en la Corte al objeto que resultaron exitosas: en 1594 y 1595 obtuvo sendas reales cédulas que permitían el libre acceso a los puertos guipuzcoanos de barcos extranjeros, excepto ingleses, cargados de víveres, con lo que se superaban las limitaciones acarreadas por la guerra a la importación de bastimentos, a cambio de dinero;²⁸ en 1596 se amplió la libertad a los barcos extranjeros que aportasen, además de los víveres, un tercio de su carga compuesta de otras mercancías lícitas; y en 1597 se autorizó que lo procedido de una cuarta parte de la carga de los barcos, compuesta de mercancías legales, se extrajese en dinero.²⁹

Esta última autorización para la importación de mercancías legales a cambio de dinero constituyó una de las bases del privilegiado sistema de organización comercial que se aplicó en Guipúzcoa en lo sucesivo. Sirvió, además, de tapadera para el gran desarrollo que experimentaría el fraude a lo largo del siglo XVII. Tanto es así que Guipúzcoa constituyó una de las principales puertas de salida –de forma legal o ilegal– hacia Europa de los tesoros que llegaban de América. En suma, una vez más, tras el estallido de una nueva guerra franco-española los comerciantes y principales inversores en actividades marítimas en vez de procurar la reactivación del Tratado de Conversa con Labort, obtuvieron estas autorizaciones parciales, que por el momento satisfacían plenamente sus ne-

25. AGG-GAO, R 8

26. DÍEZ DE SALAZAR y AYERBE, *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Tolosa, 8 junio/22 agosto 1591.

27. *Ibidem*, Fuenterrabía, 19/29 noviembre 1593.

28. AGG-GAO, JD IM 1/10/30 y JD IM, 1/10/31.

29. AGG-GAO, JD AJI, Impresas 1,30 (1596) y JD IM, 1/10/33 (1597).

cesidades. Además, las autorizaciones serían progresivamente ampliadas -en 1607 se permitía la libre importación de víveres a ingleses y franceses sin la obligación de manifestar su procedencia-³⁰ y confirmadas en posteriores guerras, como acaeció en 1644 cuando se autorizó la reanudación de las relaciones comerciales con Labort, interrumpidas desde el inicio de la guerra con Francia en 1635.³¹

En 1653 se volvía a firmar un nuevo Tratado de Conversa que superaba las limitaciones de la autorización de 1644.³² Este tratado, reactivado en las sucesivas guerras que enfrentaron a ambas monarquías durante el siglo XVII, en combinación con la mencionada autorización de 1644, que permitía la importación de víveres a los extranjeros en general, constituyó uno de los principales factores que sustentaron en lo sucesivo la economía marítima de Guipúzcoa hasta las décadas iniciales del siglo XVIII.

Las amplias atribuciones otorgadas a la provincia en la importación de víveres y en la extracción en contrapartida de dinero de oro y plata debió repercutir durante la primera mitad del siglo XVII en que los procedimientos prescritos por el decreto de 1584, incluidos los “libros de manifestación de mercaderías”, decayeron. Efectivamente, la autorización de 1607, que contemplaba la importación de víveres sin el trámite de la manifestación o declaración de su procedencia, debió contribuir a su decadencia. De hecho, los registros de los libros de manifestaciones de Zumaya y Motrico conservados no van más allá de la década de los años 20 del siglo XVII.³³

2. Exportación de productos férricos

Las principales contrapartidas de los víveres importados eran el hierro y la moneda de oro y plata. Las transacciones siempre se hacían en

30. AGG-GAO, JD IM 1/10/35 (P5D6).

31. AGG-GAO, JD IM 1/10/45.

32. AGG-GAO, R 27.

33. AHN, Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Vicario, L 30287 / exp.2.

reales en plata. Ordinariamente con la cantidad obtenida, los importadores extranjeros solían adquirir partidas de hierro que extraían para sus países de origen; partidas con las que se hacían tanto en los propios puertos como en localidades y en renterías y lonjas de las inmediaciones.

2.1. Exportación de hierro al norte de Europa

Tradicionalmente, la historiografía vasca sostiene que la industria del hierro durante el siglo XVII estuvo sumida en una crisis de larga duración. Sostiene que la crisis consistió en la progresiva pérdida de competitividad y, en consecuencia, de mercados especialmente europeos por el hierro vasco. Entre las causantes de esta situación se menciona: la continua alza de los precios y salarios, el retraso tecnológico de las ferrerías, la irrupción de la competencia extranjera, especialmente, del hierro de Lieja durante la primera mitad del siglo XVII y del sueco durante la segunda.³⁴ Los datos contenidos en los registros consultados para la elaboración de este trabajo obligan a una revisión de esta hipótesis. Sin negar, en absoluto, los efectos de la irrupción de la competencia extranjera, que redundaría en una reorganización del sector, en algunos casos traducida en el cierre o abandono de algunas ferrerías, las menos productivas, y la ampliación de otras,³⁵ a la luz de estos registros es incuestionable la persistencia de las exportaciones de hierro, no sólo con des-

34. Véase entre otras: Luís María BILBAO y Emiliano FERNÁNDEZ DE PINEDO, "Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)", en P. Tedde, ed., *La economía española el final del Antiguo Régimen*, vol. 2, Madrid, 1982; BILBAO, "Transformaciones económicas", pp.134 y ss; Ignacio María Carrión Arregui, *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Bilbao, 1991, pp. 100-107; FERNÁNDEZ DE PINEDO, "Crecimiento económico", pp. 21-33; DIEZ DE SALAZAR, *Ferrerías en Guipúzcoa (Siglos XIV-XVI)*, t.I, San Sebastián, 1983, pp. 359-361; Ángel F. GONZÁLEZ GONZÁLEZ, *La realidad económica guipuzcoana en los años de superación de la crisis económica del siglo XVII (1680-1730)*, San Sebastián, 1994, pp. 206-212, 255-277.

35. En 1620, en pleno período de "crisis", fueron fabricadas las nuevas ferrerías de Argaraz, en jurisdicción de Villabona, junto a la vieja ferrería del mismo nombre, por doña Joana de Oquendo y Çandategui, y sus hijos don Juan y don Miguel de San Millán. La ferrería mayor tenía una producción anual que se situaba entre los 1.500 y los 1.800 quintales de hierro, mientras que la ferrería menor achicaba el hierro labrado en la primera. AGG-GAO, CO UCI 323.

tino a las Indias,³⁶ sino con destino a Europa, al menos hasta finales de la década de los 50 del siglo XVII.

El hecho de que los registros manejados, principalmente los libros de manifestación de mercaderías y de lonja, no sean exhaustivos, impide una absoluta reconstrucción de la evolución del volumen de exportación de hierro. Ello podría dar pie a menospreciar o considerar estos datos como poco representativos de la realidad de las exportaciones del hierro. Lo exiguo de las cantidades de hierro registradas en los puertos objeto de este estudio tiene su explicación, además de en las propias carencias de la documentación manejada, por una parte, en que el principal centro mercantil que concentraba el mayor volumen de negociación del hierro era San Sebastián, y por otra, en que los libros de manifestaciones únicamente registran las cantidades extraídas por los extranjeros. De manera que las exportaciones efectuadas por los propios guipuzcoanos o los vizcaínos e incluso labortanos³⁷ nunca se registran. Todo ello hace sospechar que las cantidades de hierro negociadas en San Sebastián debían ser extraordinarias.

Con todo, los datos disponibles son muy elocuentes acerca de la importancia que continuaron teniendo las exportaciones de hierro con destino a Europa entre las décadas finales del siglo XVI y durante el XVII. Efectiva-

36. Los protocolos notariales de localidades costeras como Orio, Zarauz, Guetaria o Zumaya, especializadas en el comercio de cabotaje, demuestran que durante este período gran parte del hierro se extraía de Guipúzcoa en pinazas que, además de hierro sutil, llevaban clavazón y moneda de plata para la compra de mercaderías a Asturias, Galicia, donde practicaban la pesca invernal de la ballena, y Portugal y Andalucía. Véase al respecto Álvaro ARAGÓN RUANO y Xabier Alberdi Lonbide, "«...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 XVII", *Obradoiro de Historia Moderna*, 15 (2006), pp. 77-111; de los mismos, *Entre Allepunta y Mollarri. Historia de un Pueblo Marítimo*, Zarautz, 2004. El 25 de marzo de 1638, en plena guerra con Francia y posiblemente debido al bloqueo naval francés, Francisco de Alcega, vecino de Orio, dueño de la pinaza *San Nicolás*, protocolarizó una manifestación de carga, por la reconocía llevar a Portugal y Andalucía 16 quintales de hierro sutil y 14 quintales de clavazón, cosecha de la provincial, y 400 ducados de plata doble para comprar mercaderías. AHPG 3 / 1848, fols. 36 rº y vº.

37. Nunca se expresan las contrapartidas que extraían los labortanos de manera que se les otorgaba el mismo tratamiento y consideración que a los vecinos de otros territorios vasco-peninsulares como Vizcaya. Constituye ello un claro ejemplo de las especiales relaciones que Guipúzcoa mantenía con Labort.

mente, se constata que a lo largo de este período no se interrumpió, al contrario, se mantuvo la demanda de hierro vasco, guipuzcoano en este caso, al menos en Francia. Ello queda de manifiesto observando el porcentaje del valor monetario del hierro exportado en comparación con lo extraído en moneda, en aquellos casos en que ha sido posible averiguar su valor en reales de plata, como evidencia el apéndice estadístico. Los valores porcentuales obtenidos son muy variables de año en año, pero se evidencia que el valor del hierro extraído era más que testimonial. En los registros de Motrico hay años como 1610 en que el valor del hierro supuso un 225,9 por ciento en relación con lo extraído en moneda, o 1625 en que supuso un 239,3 por ciento. Pero, quizás, los datos más elocuentes son los de Fuenterrabía, donde salvo en 1653 en que el valor del hierro en comparación con la moneda supuso un 40,5 por ciento, en el resto de los casos averiguados superaba con creces el 100 por ciento.

Estos datos son incuestionables a la hora de demostrar la pervivencia de la demanda del hierro desde Europa. Efectivamente, a pesar de que la legislación permitía la extracción en moneda de oro y plata de todo lo procedido de la venta de víveres, se comprueba que los importadores de bastimentos extranjeros procedían a extraer la mayor parte de su valor en hierro. No faltan ejemplos concretos de este fenómeno observado hasta el momento a escala global. Efectivamente, son bastante habituales los casos en que los comerciantes extranjeros extraían en hierro todo o parte importante de lo procedido de la venta de los víveres aportados, sobre todo en los casos en que se procedía al trueque.³⁸

En suma, queda suficientemente justificada la continuidad de las exportaciones de hierro a Europa y de su demanda a lo largo del siglo XVII. Exportaciones que persistieron incluso en los años de la irrupción de la competencia del hierro de Lieja que impulsó a las autoridades de Guipúzcoa y Vizcaya a obtener diversas reales cédulas (en 24 diciembre 1619, 28 octubre 1620, 8 y 19 mayo 1627, 11 julio 1629), que prohibían las importaciones de hierro extranjero y reservaban los mercados peninsulares e indianos para el hierro vasco.³⁹ Las propias autoridades locales de los puertos estudiados aplicaban también medidas favorables a la

38. AHN, Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Vicario, L 30287 / exp.2.

39. AGG-GAO, JD IM 2/21/24 y 25; JD IM, 2/23/24.

exportación del hierro. Concretamente, beneficiaban con rebajas fiscales a los barcos extranjeros que, en contrapartida de los víveres, extraían cantidades importantes de hierro. En Motrico se les beneficiaba con la reducción e incluso exención del importe de un derecho que debían pagar al concejo en concepto de la adquisición del lastre necesario en los barcos que zarpaban tras haber descargado.⁴⁰

Con todo, es preciso especificar qué tipo de productos férricos se seguían exportando a Europa, y que hasta el momento se han englobado bajo el nombre genérico de hierro. Se observa que lo que masivamente se exportaba era el hierro sutil, es decir, un producto siderúrgico semielaborado.⁴¹ De todos estos datos se deduce que las exportaciones hacia Europa de hierro en bruto y semielaborado, producido por la industria siderúrgica guipuzcoana, integrada por las ferrerías, continuaron vigentes a lo largo del siglo XVII. Constituía un producto de gran calidad cuya demanda en Europa se verifica durante toda la Edad Moderna. La competencia extranjera se debió cebar sobre la industria de transformación o de manufacturas de hierro, que, a juzgar por los escasos envíos registrados en la documentación consultada, para las décadas finales del siglo XVI habría perdido sus mercados europeos. En lo sucesivo el principal mercado de las manufacturas férricas vascas serían las Indias.⁴² Precisamente, las importantes extracciones de metales preciosos en moneda a cambio de víveres, certificados en este trabajo, constituyen un buen indicador de las relaciones comerciales de Guipúzcoa con Indias, que una vez más pone en entredicho el concepto tradicional de la “crisis del siglo XVII”. Por tanto, la industria siderúrgica y la de transformación de hierro desarrollaron una evolución distinta que el historiador debe discernir necesariamente, huyendo de visiones generalistas. Las diferencias de intereses entre ambas industrias se ponen de manifiesto, sobre todo, con la irrupción del hierro sueco hacia fines del siglo XVII, que puso en entredicho la conservación de los mercados de la industria de transformación. Ello empujó a sus interesados, al margen de los de

40. AMM., leg. 197.

41. AMF, C, 5, II, 6 / 2; AMZ, Asuntos Locales: Marina, Ordenanzas, etc., caja nº 159; AMM, leg. 197; AHN, Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Vicario, L 30287 / exp.2.

42. Al respecto véase por ejemplo Lutgardo GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los Vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Bilbao, 1991.

la industria siderúrgica, a proyectar a principios del siglo XVIII la creación de compañías destinadas a la comercialización de sus productos.⁴³ Recientes investigaciones ponen de manifiesto, que incluso dentro de la industria de transformación del hierro se deben distinguir distintas ramas que conocieron una evolución singular. Es el caso de la industria armamentística, que lejos de experimentar crisis alguna continuó creciendo al menos hasta inicios de la década de los 30 del siglo XVII.⁴⁴

2.2. Precios del hierro

Tal como sucedía con los bastimentos, los registros empleados, con todas sus limitaciones y carencias ya señaladas, contienen también importantes noticias acerca de los precios de venta en puerto del hierro sutil. Se constata la variabilidad del precio del quintal macho de hierro sutil, aunque en proporciones muy inferiores a lo observado en el precio de los bastimentos importados. Con todo, a la luz del precio medio del quintal en Zumaya y Motrico se percibe una moderada tendencia ascendente hasta la segunda década del siglo XVII. Ello coincide plenamente con lo constatado por autores como Díez de Salazar o Carrión de que a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI el precio del hierro experimentó un alza moderado, nunca equiparable al alza de los bastimentos.⁴⁵ A partir de entonces hasta mediados del siglo XVII el precio medio se mantiene uniforme con pequeñas oscilaciones; tendencia corroborada también por Carrión.⁴⁶

Los citados autores argumentan que el alza moderada del precio durante la segunda mitad del siglo XVI y su estancamiento a lo largo del XVII, fue

43. AGG-GAO, JD AJF, fotocopias 7,17; JD AJF, fotocopias 8,1; JD IM, 2/23/24 y 26 ; JD IM, 2/21/32 y 38. Véase Xavier ALBERDI LONBIDE, "Proyecto de compañía de comercialización del hierro a principios del siglo XVIII", *Historia de Oñati: Siglos XIV-XIX*, Oñate, 1999.

44. Ignacio María CARRIÓN ARREGUI, "Precios y manufacturas en Gipuzkoa en el siglo XVI: la fabricación de armas de fuego", en J.R. Díaz de Durana, dir., *La lucha de bandos en el País Vasco: de los Parientes Mayores a la hidalguía universal*, Bilbao, 1998, pp. 465-522.

45. Díez de SALAZAR y AYERBE, *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, pp. 515-518; Díez de SALAZAR, *Ferrerías en Guipúzcoa (ss. XIV-XVI)*, pp. 358-362.

46. Ignacio María CARRIÓN ARREGUI, "Los precios del hierro en Guipúzcoa durante los siglos XVII y XVIII: Un buen indicador de la coyuntura del sector siderúrgico", *Revista de Historia Económica*, 9 (1991), pp. 481-498.

debido al progresivo aumento de la competencia extranjera y el consecuente descenso de la demanda del hierro vasco. Los datos arriba expuestos imponen la necesidad de revisar estas cuestiones. La competencia extranjera es incuestionable, como lo es la pervivencia de la demanda europea de los productos siderúrgicos guipuzcoanos y que el principal sector afectado por la competencia es el de la industria de transformación del hierro. Lo que no es admisible es incidir en factores internos –incremento de los costes de producción– para explicar el alza del precio durante el siglo XVI, y en factores externos –progresivo aumento de la competencia extranjera– para argumentar el estancamiento del precio a lo largo del XVII. Díez de Salazar ya advertía que “el precio final está fijado por/en la concurrencia de un libre mercado, siguiendo las directrices de la oferta y la demanda”.⁴⁷ Esta realidad, que, en cierto modo, queda oculta o matizada tras los precios medios del quintal de hierro sutil, se hace evidente, por una parte, comparando los precios medios en distintos puertos y, por otra, atendiendo a los precios anuales máximos y mínimos reales. En cuanto a los precios en distintos puertos hay que admitir que se dispone de pocos datos; pero si se comparan los correspondientes a la década de los 10 del siglo XVII de Motrico y Fuenterrabía, se constata que en la última el hierro sutil era más barato que en la primera. En cuanto a los máximos y mínimos, atendiendo a los datos de Motrico consta que dentro de un mismo año se producían importantes variaciones en el precio del quintal del hierro, en lo que lógicamente influirían la relación coyuntural entre la oferta y la demanda, la calidad del hierro y su procedencia de ferrerías más o menos alejadas y accesibles desde los puertos.

Una de las causas, si no la principal, por la que la industria siderúrgica guipuzcoana, supuestamente “obsoleta” o cuando menos ajena a las principales innovaciones tecnológicas, consiguió mantenerse en los mercados europeos fue la estabilidad de los precios de sus productos: ni se dispararon durante la llamada “revolución de los precios” del siglo XVI, ni se hundieron, a pesar de la existencia en los mercados europeos del siglo XVII de abundante hierro barato, procedente de Lieja o de Suecia. El principal factor estabilizador del precio de la producción siderúrgica guipuzcoana hay que buscarlo en el control que los intereses y propietarios ferrones ejercían sobre el gobierno municipal de las villas guipuzcoanas, e incluso sobre el gobierno provincial. Los concejos municipales

47. Díez de SALAZAR, *Ferrerías en Guipúzcoa*, pp. 351-352.

eran los principales titulares de la gran mayoría de los recursos forestales de la provincia, de los que se surtían precisamente las ferrerías. Por tanto, el control que los intereses ferrones, a través de los concejos e instituciones provinciales, y de las legislaciones redactadas por ellas, que ejercieron sobre los recursos forestales de la provincia pusieron a su disposición leña y madera a precios moderados y estables, durante la Edad Moderna. Los precios de la leña se mantuvieron estancados en precios muy bajos a lo largo de dos centurias, hasta los años 30 del siglo XVIII. Desde los inicios de esta década comenzó un leve aumento del precio de la leña que se dispararía a partir, sobre todo, de 1749.⁴⁸ La irrupción de los intereses navales de la Corona desembocó en el incremento de la competencia por la disponibilidad de los recursos forestales entre los intereses ferrones y los navales, estrechamente vinculados a la Corona. Ello desencadenó un fuerte incremento del precio de la leña, que coincide, precisamente, con el gran alza experimentado por el precio del hierro a partir de 1750.⁴⁹

3. Importación de alimentos de primera necesidad

Hasta este momento se ha hablado de víveres o bastimentos en general. De los datos manejados se deduce que el producto alimenticio mayoritariamente importado era el trigo, seguido de lejos por las habas, la sal y otros cereales como el centeno y la cebada. En Motrico durante los años registrados en los libros se importaron un total de 249.053,5 fanegas de trigo, frente a las 40.543 fanegas de haba, 7.460 fanegas de sal, 3.472 fanegas de centeno y 2.135 fanegas de cebada. En Zumaya 95.521 fanegas de trigo, frente a las 18.743 fanegas de haba y 2.732 fanegas de cebada. En Fuenterrabía 25.146 fanegas de trigo, frente a las

48. Álvaro ARAGÓN RUANO, *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna. Aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*, San Sebastián, 2001, pp. 127-134. El estancamiento del precio de la leña, prácticamente, entre 1530 y 1730, no sólo significa que no subiera de precio, sino que su valor monetario experimentó un progresivo descenso. Álvaro ARAGÓN RUANO, "La conflictividad en torno al bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: Recorte y apropiación de los usos y bienes concejiles", en F.J. Aranda Pérez, dir, *El mundo rural en la España moderna*, Cuenca, 2004, pp. 979-997.

49. CARRIÓN, "Los precios del hierro en Guipúzcoa", pp. 490-491.

5.305,5 fanegas de haba. En Guetaria 14.375 fanegas de trigo, frente a las 3.395 fanegas de haba y 1.892 fanegas de sal.

3.1. Procedencia de los bastimentos

El famoso “trigo del mar” provenía en su mayoría de Francia. Efectivamente, la gran mayoría de los registros son de barcos procedentes de puertos de la fachada atlántica francesa, destacando entre todos ellos la Isla de Groix, denominada “Isla de Bujes o Hujas” con 263 registros, Les Sables-d’Olonne con 212, Saint Gilles-Croix-de-Vie con 186, La Tremblade con 61 o Pornic con 56 (véase el Cuadro 1 del Apéndice Estadístico). Hay que advertir que los puertos reseñados en el cuadro constituyen el origen de los barcos que acudían con víveres a los puertos guipuzcoanos. En cambio la procedencia de las mercancías nunca se registra, aunque es de suponer que mayoritariamente provendrían de regiones de la fachada atlántica de Francia, importante productor de cereales en época moderna.

Atendiendo a la procedencia de los registros se advierten algunas diferencias a resaltar entre los puertos estudiados. Se observa que a medida que se avanza hacia el occidente de la costa guipuzcoana disminuye el número de registros de barcos procedentes de otros países que no sean Francia. Efectivamente en los puertos de la mitad oriental de Guipúzcoa consta una mayor presencia de barcos ingleses, holandeses, portugueses y provenientes del resto de la cornisa cantábrica (Vizcaya, Santander y Asturias).

Esta distribución no se debe únicamente al hecho de la inmediata vecindad de Fuenterrabía con Labort, que explicaría la mayor presencia de nautas labortanos, o a su carácter de plaza fuerte necesitada siempre de un puntual abastecimiento alimenticio de cualquier procedencia, cuyo reflejo sería la variada procedencia de barcos, desde ingleses hasta asturianos, pasando de franceses, labortanos, vizcaínos y cántabros. Efectivamente, este hecho constituye una clara muestra de la concentración del comercio marítimo en San Sebastián y Fuenterrabía, ubicadas ambas en el extremo oriental del litoral guipuzcoano, concentración que, como poco antes se mencionaba fue incrementándose a lo largo de la modernidad. Aparte de los franceses que por su vecindad accedían a todos los puertos, los procedentes de países más alejados como Inglate-

rra u Holanda acudían preferentemente a los principales centros comerciales, de manera que su presencia decrece de forma paralela al incremento de la distancia de los restantes puertos respecto de ambas plazas. En cuanto a los barcos procedentes de otros territorios peninsulares, también se constata que su principal destino eran las plazas mercantiles de mayor entidad.

3.2. Procedimientos de comercialización

En los casos estudiados, el cumplimiento de los procedimientos prescritos por la Ordenanza de 1584 es total: los barcos extranjeros llegaban a los puertos y, tras manifestar su carga, las justicias tasaban el precio máximo al que se debían vender; aún en los casos en que los víveres fuesen adquiridos al por mayor por algún comerciante, debían permanecer a la venta al mismo precio en el barco “a tres mareas”, es decir durante tres días, a disposición de cualquier pequeño comprador; éstos acudían a los barcos que se hallaban “plancha fuera”, es decir, con una planchada desplegada para facilitar el acceso de los compradores; transcurrido este plazo generalmente eran adquiridos por un comprador al por mayor o eran almacenados en alguna lonja en espera de su venta. Con todo, al analizar los procedimientos de comercialización, las mencionadas diferencias existentes entre los distintos puertos se hacen aún más patentes, como se irá viendo.

En primer lugar, en lo referente a los agentes importadores de víveres, tal como antes se señalaba, mayoritariamente de origen francés, consta que en su mayoría eran los propios maestros de las embarcaciones quienes procedían a la venta de los víveres. La documentación, salvo contadas excepciones, no expresa si dichos maestros procedían a la venta por su propia cuenta o a cuenta ajena. Es decir, no se especifica si se trataba de transportistas que actuaban como encomenderos de comerciantes afincados en el extranjero o si eran realmente dueños de las mercancías que aportaban. En algunas pocas ocasiones se menciona la presencia de “comerciantes” que acudían en algunos barcos, y en estos casos se dedicaban a la venta de sus propios bastimentos distintos a los aportados por los maestros de los barcos. Es el caso, por ejemplo, de Andrés Señor, comerciante de Burdeos, que en 1609 aportó a Motrico 280 fanegas de trigo en el navío del maestro Nico de Meje.

La actividad de estos importadores extranjeros no estaba exenta de dificultades. En puertos de gran afluencia de víveres desde el extranjero, como San Sebastián o Motrico, se producían periódicos superávits de bastimentos que dificultaban su venta u obligaban a los vendedores extranjeros a reducir sustancialmente los precios para poder dar salida a sus mercancías. Este hecho motivaba que los extranjeros procediesen a deambular por los distintos puertos de Guipúzcoa y Vizcaya en busca de mejores condiciones de venta. En ocasiones procedían a extraer cantidades de víveres en pinazas fletadas en el puerto de atraque de su navío (San Sebastián, Motrico, etc.) con destino a otros puertos con menor afluencia de barcos extranjeros como Zumaya. En otras zarpaban con su propio barco hacia los mencionados destinos alternativos. Estas dificultades se incrementaban a consecuencia de las acciones que emprendían, tanto los compradores, como las autoridades municipales de los puertos para que los precios de venta de los víveres extranjeros se redujeran en lo máximo posible. Los primeros procedían a no comprar las mercancías hasta que su precio experimentase una sensible reducción, lo que ocasionaba serias pérdidas a los importadores extranjeros.

Los abusos también se sucedían en época de escasez de llegadas de barcos extranjeros con víveres, en que teóricamente los precios debían experimentar un notable incremento. Pero también en estas ocasiones para forzar a los extranjeros a reducir los precios, los compradores dejaban de adquirir los víveres y las autoridades procedían a retener los escasos barcos que acudían en espera de que procedieran a reducir los precios para evitar dilaciones. Estos problemas empujaban a los extranjeros a recurrir a los servicios de los comerciantes y especuladores existentes en las localidades portuarias de mayor tráfico de víveres extranjeros. Para evitar pérdidas derivadas de las dilaciones en espera de la venta de sus mercancías, transcurridos los tres días de rigor, procedían a almacenar los bastimentos en lonjas particulares, cuyos propietarios se encargaban de su venta. También recurrían a la venta a fiado, todo ello para evitar el tener que esperar en el puerto a la liquidación de sus mercancías. Meses después cuando regresaban con un nuevo cargamento de víveres procedían a cobrar las cantidades correspondientes a la venta de los víveres almacenados o vendidos a fiado.⁵⁰

50. AMM, leg. 197.

En puertos en los que disponían de lonjas públicas, los extranjeros recurrían a sus servicios, como es el caso de Guetaria o de Fuenterrabía.⁵¹ Recurrían también a los servicios de las “venderesas”, personas, generalmente mujeres, que asistían a los extranjeros, en sus embarcaciones, en la venta de los víveres.⁵²

Atendiendo a los compradores y negociantes de víveres al por mayor se constatan también algunas diferencias sustanciales entre Motrico y Zumaya. En la primera, la gran afluencia de importadores extranjeros y la participación de los lonjeros en la comercialización de sus mercancías hacían innecesario una intervención más activa de sus vecinos en la importación de bastimentos. La presencia de compradores al por mayor es muy pequeña y tampoco consta que los lonjeros procedieran a adquirir víveres al por mayor, más allá de algunas ocasiones puntuales.⁵³ En Zumaya, en cambio, que registraba un menor tráfico de extranjeros, la presencia de compradores de víveres al por mayor es mucho más destacada.⁵⁴

La misma distinción destaca entre ambas villas de referencia a la hora de contabilizar el número de importadores de víveres locales. Significativamente en Motrico es mínima la presencia de vecinos que arman o fletan embarcaciones, según los casos, para acudir a otro puerto de mayor tráfico de víveres extranjeros.⁵⁵ En Zumaya, en cambio, la actividad de sus importadores locales fue de mucha mayor envergadura. Algunos propietarios de pinazas se dedicaban, además de al transporte al flete, a la importación por su cuenta de víveres de otros puertos como San Sebastián, Motrico y Guetaria. Además de los comerciantes citados, también otros compradores de víveres al por mayor, promovieron expediciones para la adquisición de víveres a puertos como San Sebastián, Motrico, etc., valiéndose de pinazas contratadas al flete.⁵⁶

51. AHN, Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Vicario, L 30287 / exp.2; AMF, C, 5, II, 4 / 6; C, 5, II, 6 / 2; E, 6, V, 3 / 1.

52. AMM, leg. 197..

53. AMM, leg. 197; AHN, Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara de Vicario, L 30287 / exp.2.

54. AMZ, Asuntos Locales: Marina, Ordenanzas, etc., caja nº 159.

55. AMM, leg. 197.

56. AMZ, Asuntos Locales: Marina, Ordenanzas, etc., caja nº 159.

3.3. Precios de los bastimentos

Los registros de los libros de manifestaciones proporcionan importantísimos datos acerca de la cuantía de los precios de los víveres provenientes del extranjero y de los factores que motivaban su evolución a lo largo de las décadas finales del siglo XVI e iniciales del siguiente. Constituyen las únicas series contables del comercio con los países extranjeros, elaboradas en los puertos guipuzcoanos en época moderna, que han llegado a nuestros días. Consecuentemente, aportan datos de enorme valor para el conocimiento de la evolución del tráfico comercial con los países del norte, de su volumen y de los precios. Con el propósito de no manipular en exceso los datos reales, por otra parte absolutamente expresivos para dilucidar algo más estas cuestiones, en lo posible se utilizarán las mismas unidades de medida contenidas en la documentación.⁵⁷

Lo primero que llama la atención tras la vista de los cuadros de los precios del trigo de Motrico, Zumaya y Fuenterrabía es su enorme variabilidad. Atendiendo al precio medio anual en Motrico y en Zumaya, se hace patente la mencionada variabilidad de los precios de un año a otro. Estos grandes altibajos del precio, por lo que parece, se debían principalmente a causas externas tal como se deduce de comparar las series de precios medios de ambos puertos. Aunque, obviamente, la suma exacta

57. En el caso de Motrico, la documentación consultada aclara que la fanega utilizada era un 10% mayor a la de San Sebastián, de manera que en este caso las cantidades registradas sí han sido trasladadas a fanegas de San Sebastián. En el caso de Fuenterrabía, no se ha podido comprobar si su fanega equivalía o no a la de San Sebastián, aunque el hecho de que en la documentación no se proceda a trasladar las cantidades de una magnitud a otra hace sospechar que la fanega de ambas localidades fuese la misma. La unidad monetaria utilizada en la documentación es el real de plata y se ha optado por respetar la unidad por ser la que regía en la economía marítima guipuzcoana a lo largo de toda la Edad Moderna, de manera que el vellón se utilizaba para las transacciones internas de escasa envergadura. Véase Álvaro ARAGÓN RUANO y Xavier ALBERDI LONBIDE, "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. Para los áridos se usa la fanega de San Sebastián de 60,8 litros. Tanto en Guetaria como en Zumaya los registros se hallan expresados en fanegas de San Sebastián, de manera que no han tenido que ser manipulados.⁵⁸ Santiago PIQUERO ZARAUZ, Ignacio María CARRIÓN ARREGUI e Isabel MUGARTEGUI EGUÍA, "La revolución de los precios en la Guipúzcoa del siglo XVI: Los precios del trigo", en J.R. Díaz de Durana, dir., *La lucha de bandos en el País Vasco: de los Parientes Mayores a la hidalguía universal*, Bilbao, 1998, pp. 439-464.

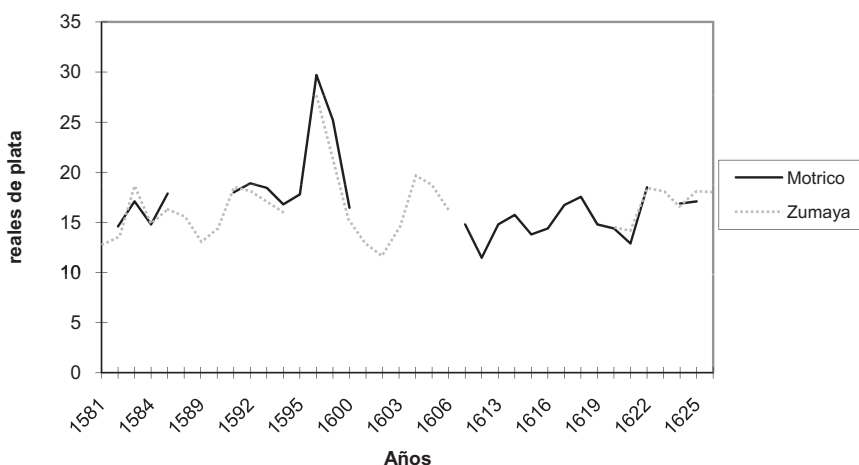


Gráfico 1. Precio medio del trigo en Motrico y Zumaya (1581-1626)

del precio no coincida en ambos, la tendencia constatada es coincidente, lo que indica que los altibajos no se debían a factores locales y específicos sino a externos generales.

En este gráfico queda de manifiesto la paralela evolución del precio medio en ambos puertos. Esta tendencia es coincidente, a grandes rasgos, con la establecida en uno de los pocos trabajos relativos a la evolución del precio del trigo en la Guipúzcoa de época moderna, elaborado en conjunto por Santiago Piquero, Ignacio Carrión e Isabel Mugartegui.⁵⁸ El objetivo de este artículo es el de constatar la existencia en Guipúzcoa de la "revolución de los precios", fenómeno de carácter general europeo,⁵⁹ al menos en lo relativo al trigo. Se valen al objeto de documentación fiscal, concretamente de las series de precios del trigo contenidas en los situados establecidos sobre el impuesto de la alcabala que se cobraba

58. Santiago PIQUERO ZARAUZ, Ignacio María CARRIÓN ARREGUI e Isabel MUGARTEGUI EGUÍA, "La revolución de los precios en la Guipúzcoa del siglo XVI: Los precios del trigo", en J. R. Díaz de Durana, dir., *La lucha de bandos en el País Vasco: de los Parientes Mayores a la hidalguía universal*, Bilbao, 1998, pp. 439-464.

59. Acerca de este fenómeno, véase como ejemplo Pierre VILAR, *Oro y Moneda en la historia (1450-1920)*, Barcelona, 1982.

en las ventas del trigo. Así, tal como en este artículo se refiere, el gran alza del precio acontecido en 1598 y 1599 correspondería a la crítica coyuntura de malas cosechas, hambres y peste que se generalizó en todo el occidente europeo en los cinco años finales del siglo XVI.

Con todo, entre los datos barajados por estos autores y los recabados en este trabajo existen algunas divergencias que no es posible ignorar. Quizás la diferencia más reseñable sea que los precios que en este trabajo se constatan en Zumaya son mucho más elevados que los barajados por los mencionados autores. Correspondiendo los datos aportados por éstos a “normalmente los precios menores o bajos en las ventas al por menor”, si los comparamos con los precios reales mínimos constatados en las ventas de trigos importados en Zumaya, se comprueba que salvo en 1599, 1603 y 1604, los primeros son siempre inferiores a los segundos. Es decir, los precios mínimos de venta al por menor de trigo en Zumaya, recabados por los mencionados autores en los registros del situado del pan, la mayoría de las ocasiones son inferiores a los precios mínimos reales en que se vendió al por mayor el trigo importado por mar desde el extranjero. Esta diferencia se incrementa muchísimo si se comparan con los precios medios de venta al por mayor, en cuyo caso los datos aportados por estos autores son siempre comparativamente mucho más reducidos. Ello es una contradicción, pues es del todo inadmisibles que los precios de venta de cualquier producto al por mayor superen a los de venta al por menor.

De aquí se infiere, por una parte, que los precios recogidos en los registros del situado del pan eran más reducidos de lo que montaban en la realidad, fenómeno lógico y usual, teniendo en cuenta que se trata de un instrumento fiscal, reflejo de los impuestos recaudados, que los contribuyentes tratan siempre de aminorar. Por otra, consecuentemente, el alza real de los precios del trigo fue bastante más elevada que el constatado por estos autores en su trabajo⁶⁰. De aquí se derivan algunas incógnitas

60. Piquero, Carrión y Mugartegui tras comparar sus datos con los correspondientes a toda Europa, aportados por F. Braudel, F. Spooner y H. Miskinin, constatan que los precios del trigo en Guipúzcoa eran notoriamente superiores a la media europea, acercándose notablemente a los valores existentes en las regiones de precios del trigo más elevados de Europa. Los datos aportados en este trabajo se acercan aún más a ese techo de los precios a nivel europeo..

que la historiografía vasca deberá tratar de dilucidar en los años venideros: en primer lugar, habrá que revisar la teoría “aceptada” de que el trigo proveniente del mar era barato, aunque obviamente lo sería más que el importado por el interior peninsular por vía terrestre; en segundo lugar, si se continúa aceptando que el trigo proveniente del mar era barato, es decir, que los precios consignados en este trabajo eran considerados como baratos en la época, habrá que poner en entredicho la hipótesis, generalmente aceptada, de que el secular alza de los precios del trigo, acontecida a lo largo del siglo XVI, desencadenara la crisis y decadencia de la economía guipuzcoana a partir de las décadas finales de este siglo. No estaría de más llevar a cabo un exhaustivo trabajo sobre los salarios en cada una de las localidades guipuzcoanas, y de esa forma establecer un marco comparativo que nos permitiese calibrar en toda su amplitud el poder adquisitivo de los habitantes del territorio durante este período.

El ascendente precio del trigo en Guipúzcoa durante el siglo XVI, considerado como caro o muy elevado por los historiadores, quizás no lo fuera tanto a los ojos de los guipuzcoanos de la época, que calificaban de “acomodado” el precio del trigo procedente del mar. Y por tanto, quizás, tampoco sería el detonante de la mencionada crisis del siglo XVII, si es que realmente existió. Efectivamente, sería durante la terrible coyuntura inaugurada en 1628 con la Guerra de la Sucesión de los ducados de Mantua y Monferrato, continuada con el inicio de la Guerra franco-española de 1635 y culminada con el sitio de Fuenterrabía de 1638 cuando verdaderamente se encarecerían los precios del trigo hasta límites insospechados. Todo ello fruto de la interrupción del tráfico naval -aunque no del de cabotaje- y de las relaciones comerciales entre ambas Coronas, que no comenzarían a recobrar la normalidad hasta la concesión de la anteriormente citada autorización para comerciar con Labort de 1644. Ello induce a pensar que la mencionada crisis, se circunscribió a los años comprendidos entre los finales de la década de los 20 y mediados de los 40. De hecho, a partir de los años 40 los precios del trigo registrados en Fuenterrabía se pueden considerar “normales”, manteniendo además una tendencia descendente, al menos hasta los años finales de la década de los 50. Es de nuevo en las especiales circunstancias de la Guerra de Sucesión de España, a principios del siglo XVIII, cuando los precios del trigo vuelven a valores muy elevados.

Aún aceptando la hipótesis de que eran caros los precios del trigo im-

portado desde el extranjero por mar, una serie de factores muy a tener en cuenta contribuían notablemente a mitigar los efectos de dicha carestía en la economía local y doméstica, al menos de los municipios y vecinos ubicados cerca del litoral. Factores que quedan velados si el historiador recurre exclusivamente al empleo de los precios medios anuales del trigo, obteniendo así una visión parcial y distorsionada de la realidad. Los registros de Motrico, Zumaya y Fuenterrabía muestran que existía una enorme variabilidad en los precios de un mismo año, tal como se constata en las cuantías de los precios reales máximos y mínimos incluidos en los cuadros del Apéndice Estadístico. Incluso en años de gran alza de precios se constata que los vecinos que acudían a los puertos podían adquirir trigo a precios más asequibles o razonables. Por ejemplo, en 1599 en que los precios máximos alcanzaron los 31,5 reales en Motrico y 34 en Zumaya, se vendió trigo a 16,2 y a 13,5 reales respectivamente. En 1631 en que el trigo llegó a un máximo de 40,8 reales en Fuenterrabía, hubo partidas que se vendieron a 23. No se puede tampoco dejar de lado la evidencia, constatada en este trabajo, de la gran disposición de metales preciosos en las villas marítimas de Guipúzcoa, como más adelante se comentará, muestra inequívoca de las relaciones comerciales que mantenían con Indias y, en suma, de una elevada capacidad adquisitiva en comparación con otros territorios que dependían de la moneda de vellón para sus transacciones comerciales.

El precio de venta del trigo, así como de los restantes víveres que llegaban por mar, dependía de múltiples factores. En primer lugar, dependía lógicamente del volumen de llegada del trigo: a mayor cantidad menor precio. Tomando el ejemplo de Motrico en aquellos años en que se disponen de datos correspondientes a un número significativo de meses, se constata que la evolución mensual del trigo dependía de su ciclo vegetativo. De manera que los meses de precio más caro correspondían a los del invierno y primavera, descendían notablemente en verano y en otoño retomaban una tendencia alcista.

En segundo lugar, al analizar los procedimientos de comercialización de los víveres se aludía a que los eventuales superávits de oferta de trigo provocaban la caída del precio, lo que obligaba a los importadores extranjeros a conformarse con los precios reducidos, a extraer parte o todo el cargamento hacia otros puertos, o a recurrir a los servicios de los comerciantes y lonjeros locales, quienes lo almacenaban en espera de mejores ocasiones de venta. Además del volumen de la oferta, el precio de

venta de los víveres dependía de las anteriormente citadas maniobras emprendidas por los compradores a fin de provocar el descenso de los precios. Ello suponía que los importadores no vendiesen sus mercancías al precio de salida, sino que a medida que pasaban los días y se incrementaban sus gastos derivados de la demora, procedían a reducir paulatinamente el precio. De manera que, la opción de extraer hacia otros puertos los víveres aportados era una solución extrema que aplicaban cuando a pesar de haber reducido sustancialmente los precios de salida no conseguían su venta.

Por supuesto, el precio de los víveres dependía también de su procedencia y de su calidad. Evidentemente, a mayor lejanía del lugar de origen más se encarecían a consecuencia, sobre todo, del incremento de los costes de transporte. Los precios en sus lugares de procedencia tampoco serían uniformes y fluctuarían sustancialmente, pues dependían de infinidad de factores como volumen de la cosecha, maniobras de los acaparadores y de los rentistas a fin de incrementar su precio, variaciones de la demanda local, número de derechos y rentas a contribuir, etc.

Muchas veces era la distinta calidad de los víveres la que determinaba las variaciones del precio.⁶¹ Hay que pensar que los precios del trigo en los lugares de origen tampoco fueran tan baratos como se piensa, pues antes de reducir el precio preferían zarpar con su barco hacia otro destino con todo lo que ello suponía de multiplicación de gastos de licencias, atoajes, etc., y de riesgos de desastre (antes de la aparición de la propulsión mecánica, las maniobras de arribada y salida de los puertos eran las más arriesgadas a las que se enfrentaban los barcos, de manera que la multiplicación de escalas solía redundar en un notorio incremento, especialmente, de las primas de los seguros).

Conclusiones

Hay que comenzar por reafirmar que el estudio de la actividad comercial desarrollada en los puertos guipuzcoanos en torno a la importación de

61. AMM, leg. 197.

bastimentos extranjeros es vital para conocer, no sólo el funcionamiento de una parte esencial del comercio marítimo guipuzcoano, sino, también, las características y evolución de la economía guipuzcoana en general, en este caso a partir de la décadas finales del siglo XVI, que tradicionalmente ha sido encuadrado en la “crisis del siglo XVII”. Hay que reconocer que a tal fin la documentación manejada en esta investigación, hasta el momento inédita para los historiadores vascos, aporta una información vital, tal como se ha puesto de relieve en este trabajo.

En cuanto a las características y funcionamiento del comercio de bastimentos en Guipúzcoa, se ha constatado que los condicionantes específicos de cada puerto, estrechamente vinculados a las condiciones de accesibilidad por mar de cada puerto y a su situación con relación a las principales rutas y polos comerciales, así como a los centros productivos de hierro, determinaban el volumen de su tráfico naval con el extranjero, las características de los procedimientos comerciales y, en suma, el precio de los productos intercambiados. Ya se ha hecho suficiente hincapié en las diferencias observables, por ejemplo, entre Motrico, puerto de buenas condiciones de accesibilidad y situado cerca de una ruta comercial de primer orden, y Zumaya, de peores condiciones de navegabilidad y alejado de las principales rutas comerciales.

En cuanto a la evolución económica guipuzcoana queda de manifiesto la necesidad de revisión de conceptos como la “crisis del siglo XVII”. Sin negar los efectos de la competencia extranjera ni las nefastas consecuencias coyunturales ocasionadas por los enfrentamientos bélicos, se constata la pervivencia a lo largo del siglo XVII de la demanda europea de los productos siderúrgicos guipuzcoanos, principal contrapartida de una economía volcada al exterior como era la de Guipúzcoa. Las dificultades afectaron sobre todo a algunas ramas de la variada industria de transformación del hierro. Ello impulsó la especialización productiva y la búsqueda de nuevos mercados de algunas de estas ramas: efectos navales, armas, etc. En suma, la gran variedad de ramas y de situaciones específicas de este sector industrial, exige también un estudio específico de cada una, que la historiografía deberá afrontar en el futuro.

La dependencia para el abastecimiento alimenticio de las importaciones del exterior, así como el carácter altamente estratégico de Guipúzcoa entre los territorios que integraban el imperio español, tanto por su posición geográfica, como por disponer de bienes indispensables para la po-

lítica exterior de la Corona -hierro para armas, bosques para barcos, etc.-, motivaron que la Provincia conformara un marco legislativo privilegiado, adecuado, en especial, a los intereses económicos de la oligarquía comercial de Guipúzcoa. Constituía, al mismo tiempo, un marco librecambista -exenciones fiscales, inexistencia de aduanas en la costa, libertad para la extracción de metales preciosos, para comerciar con Labort en tiempo de guerra y para importar bastimentos del extranjero, etc.-, a la vez que proteccionista, al objeto de salvaguardar las industrias del hierro y de la construcción naval, tanto frente a la competencia extranjera, como al progresivo intervencionismo de la Corona, que pretendía doblegar la economía guipuzcoana, amén de la del resto de sus posesiones, al servicio de su política imperial. Precisamente, el segundo de los objetivos de este trabajo ha consistido en el estudio del proceso de elaboración y de las transformaciones de la legislación relativa a la importación de bastimentos. Estudio que permite vislumbrar los distintos intereses, a veces contrapuestos, existentes en torno a dicha actividad y que procuraban, en lo posible, que la legislación se adecuara a sus deseos y necesidades.

APÉNDICE ESTADÍSTICO⁶²

Cuadro 1: Registro de barcos llegados a los puertos guipuzcoanos (1581-1626)

PUERTO	A	B	C	D	E	TOTAL
Hendaya		3			5	8
Bidart	2				2	4
Cambó		1				1
Sempere		1				1
Ursaiz		1				1
Burua		1				1
Osariz	1					1
Ciburu	3	14	3			20
San Juan de Luz	6	12	2		17	37
Bayona	2		1		5	8
Capbreton	4				3	7
Vieux Boucau	2	1			1	4
Bordeaux	4	12		1	3	20
Langon					1	1
Libourne	2				2	4
St. Savin	6					6
St. Genis-de-Saintonge		2				2
Mortagne					1	1
Cozes		1				1
Meschers	2	1				3
Royan	2	1				3
La Tramblade	50	1	2	4	4	61
Marennes	4	3		1	4	12
Brouage				1		1
Ile d'Oleron	22	1				23
La Rochelle	1	3		1	4	9
Marans	1	2				3
Jard	7	2				9
Les Sables d'Olonne	139	68	2	1	2	212
Ile d'Yeu					1	1
St. Gilles Croix-de-Vie	141	42		3		186
St. Jean-de-Monts		1				1

62. Todos los cuadros han sido confeccionados a partir de los datos que aportan los Libros de Manifestaciones de Motrico, Deva, Zumaya y Fuenterrabía. AMF, C, 5, II, 4 / 6; C, 5, II, 6 / 2; E, 4, 1, 1; E, 6, V, 3 / 1; AMZ, Asuntos Locales: Marina, Ordenanzas, etc., caja nº 159; AMM, leg. 197; AHN, Consejos Suprimidos, Consejo y Cámara de Castilla, Consejo de Castilla, Salas de Justicia, Escribanía de Cámara.

Cuadro 1: (continuación)

PUERTO	A	B	C	D	E	TOTAL
Fromentine	3	1				4
Noirmoutier	2	3		1		6
Bourgneuf-en-Retz	1	8				9
Pornic	12	23		20	1	56
Nantes	3	4		1		8
Vannes	2				1	3
Auray		2				2
Ile de Groix	188	72		2	1	263
Port-Louis		1			1	2
Morbihan	6	23			4	33
Ploemeur	1	7				8
Quimperlé	2				1	3
Concarneau	3					3
Quimper					2	2
Audierne	4	3			1	8
Le Conquet					1	1
Carantec	1					1
St. Brieuc	4	3		1		8
St. Cast	1					1
St. Malo	5					5
Granville	4	1				5
Dieppe	1					1
Paris		1				1
Orleans	1					1
St. Omer		1				1

Destino

A: Motrico

B: Zumaya

C: Deva

D: Guetaria

E: Fuenterrabía

Cuadro 2: Barcos llegados al puerto de Motrico (1582-1626)

año	A	B	C	D	E	TOTAL
1582	5					5
1582	9 / 1d	3				13
1582	5 / 1a					6
1582	7					7
1582	1					1
1582	13					13
1582	21 / 2a					23
1582	7					7
1582	17					17
1582	3					3
1582	2					2
1582	39	2				41
1582	14 / 1a					15
1582	37 / 2a / 2b / 1c / 2d					44 + 7*
1582	18 / 1d					19 + 8*
1582	30 / 1a / 1c / 1d	1	1a		1e	36
1582	8					8
1582	99 / 1a		3a			103
1616	50 / 1a	1				52
1617	28 / 1b					29
1618	4					4
1619	16	1		6a		23
1620	43 / 1a					44
1621	63 / 1a	2				66 + 5*
1622	21 / 1a	1				23 + 1*
1624	46 / 1d					47 + 4*
1625	7					7
1626	23	1				24
Total	636 / 10a / 3b / 5c / 6d	12	4a	6a	1e	707

Procedencia

A: Procedentes de Francia
 B: Procedentes de Labort
 C: Procedentes del resto de Guipúzcoa
 D: Barcos de Motrico
 E: Procedentes de otros países

Escalas realizadas

a: San Sebastián
 b: Guetaria
 c: Zumaya
 d: Lequeitio
 e: Inglaterra
 *: Procedencia desconocida

Cuadro 3: Barcos llegados al puerto de Fuenterrabía (1584-1711)

año	A	B	C	D	TOTAL
1584				2a	2
1610	1				1
1611	4	2			6 + 1*
1612	1	1			2 + 1*
1613	1				1
1616	2				2
1645				1c	1
1648	1				1
1650		1			1
1651	7	2	1		10
1652	2	4		1b / 1c	8
1653		1		2a / 2c / 1d	6
1654				1a / 1b / 1c / 1d	4
1655	4	1		1a / 1c	7
1656	6	2			8
1657	4	3			7
1659		1			1
1662		2			2
1666	1				1
1668	2	2			4
1670	1	3		1b / 2c	7
1671				1c	1
1711	11	2	1		14 + 1*
Total	48	27	2	6a / 5b / 8c / 2d	100

Procedencia

A: Procedentes de Francia
 B: Procedentes de Labort
 C: Barcos de Fuenterrabía
 D: Otras procedencias

Escalas realizadas

a: Inglaterra
 b: Vizcaya
 c: Asturias
 d: Cantabria
 *: Procedencia desconocida

Cuadro 4: Barcos llegados al puerto de Zumaya (1581-1626)

año	A	B	C	D	E	TOTAL
1581	2 / 1a	1	1			5
1582	4 / 1a	1				6
1583	2 / 2a / 2b / 2c	3 / 1a / 1b			4 lng (3a)	18
1584	5 / 6a		1a	20a	3 lng (2a / 1g)	35
1585	1 / 1a	1			1 lng	4
1586	1					1
1588	1					1
1589	1			6a		7
1590	3 / 1a / 1b			4a		9
1591	10 / 2a / 1b	2		21a / 1c		37 + 1
1592	7 / 12a / 2b		2a	3a	1 lng (SJL)	27
1593	8 / 4a / 2b			2a		16
1594	2 / 19a					21
1598	3 / 1d					4
1599	17 / 6a / 2b	1	1 / 1a	9a / 1c	1 Por (SJL)	39 + 3*
1600	20 / 4a / 2b / 1c		1a	4a		32 + 1*
1601	15 / 8a / 7b			1b	1 lng	32 + 1*
1602	17 / 1a / 5b			1a		24
1603	2 / 3b			5a / 1b		11
1604	1 / 1a	3		2a / 1c		8
1605	9 / 4a / 5b / 2c	7 / 2a / 1b	1a / 1e	9a / 1c / 1h		43
1606	9 / 1a / 3b	6	1a / 1f	3a / 1c		25 + 1*
1610	2	1				3
1620	17					17 + 1*
1621	17					17 + 1*
1622	7	1				8 + 2*
1623	11					11 + 2*
1624	14					14 + 2*
1625	3					3
1626	1					1
Total	200 / 74a / 35b / 5c / 1d	32	11	89a / 2b / 4c / 1h	9 lng (5a / 1g / 1 SJL) / 1 Por (SJL)	485

Procedencia

A: Procedente de Francia
 B: Procedente de Labor
 C: Procedente del resto de Guipúzcoa
 D: Barcos de Zumaya
 E: Otras procedencias

Escalas realizadas

a: San Sebastián
 b: Motrico
 c: Guetaria
 d: Ondarroa
 e: Fuenterrabía
 f: Irún
 g: Bermeo
 h: Sevilla

SJL: San Juan de Luz
 lng: Inglaterra
 Por: Portugal
 *: Procedencia desconocida

Cuadro 5: El precio del trigo en Fuenterrabía (1584-1722)

Año	A	B	C	D	E	F	G
1584				4.050	14,5	15	14
1611				2.130	13,75	16	13
1612	13,7	14	13,4	1.361	15,4	18	12,75
1613	13,8	16	12	812	13		
1614	14						
1616	13,5	16	9	400	15		
1617	17,9						
1622	17,77	24	14				
1628	30	36	24				
1629	30	32	27				
1630	23,6	25	20				
1631	31,9	40,8	23				
1635	15						
1648				300	20		
1650				1.013			
1651				1.825			
1652				170	25		
1653				960	20		
1654				400			
1655				3.900			
1656	16			1.855	10,4	16	10
1657				730			
1668				350			
1670				805			
1671				50			
1705	18						
1706	32						
1711	17,95	18,6	16	4.035			
1713	22						
1714	23,5	29	22				
1715	19						
1721	15						
1722	10						

- A: Precio medio en cuentas de la parroquia
 B: Precios máximos en cuentas de la parroquia
 C: Precios mínimos en cuentas de la parroquia
 D: Número de fanegas en registros de la lonja
 E: Precio medio en registros de la lonja
 F: Precios máximos en registros de la lonja
 G: Precios mínimos en registros de la lonja

Cuadro 6: Evolución mensual del precio del trigo en Motrico (1584-1624)

	1584	1592	1613	1615	1617	1619	1621	1622	1624
Enero		23,5		20	17,75		14,8	20	
Febrero	19,5	23	18,6	17,77	19	18	14	20	20,6
Marzo		22	15,75	17,5	20,33		14	21	19
Abril		22,5	16,5	16,2	18	18	14,25	22	19,2
Mayo		21,33	16,25	14	19,33	16	13,7	22	19,4
Junio	13,5	19	15,5	12,26	18	15,25	15,5	20,5	19,75
Julio	12	18,75	15	13,5	17		15,87	19	17,33
Agosto			14,25	14,75		15,5	16,25	13,5	17,5
Septiembre	19		18	15,8	16,8	17	17		17,6
Octubre	18	20	20	15		16	17,33		
Noviembre		19		16	22	16,5		20	
Diciembre						17,75			14,5

Cuadro 7: Precio del trigo en Motrico

Año	A	B	C	D
1582	4.510	14,6	18	11,7
1583	6.090,15	17,1	18,9	15,3
1584	2.580	14,8	18	10,8
1585	3.465	17,88	19,8	16,2
1588	385			
1591	9.127	18	20,25	15,75
1592	14.036	18,9	22,5	14,4
1593	3.685	18,45	19,8	14,4
1594	12.485	16,8	19,8	14,4
1595	1.815	17,8	22,05	15,3
1598	1.078	29,7	30,6	28,8
1599	27.049	25,2	31,5	16,2
1600	5.720	16,47	21,6	13,5
1609	18.135	14,8	20,7	9,9
1610	2.294	11,48	12,6	11,25
1613	11.902	14,8	18	12,15
1614	4.035	15,75	18	12,6
1615	47.270	13,8	18,9	9
1616	27.585	14,4	18	11,7
1617	8.846	16,74	19,8	14,4
1618	1.507	17,55	18	16,2
1619	3.863	14,8	16,2	12,6
1620	17.513	14,4	16,2	11,7
1621	27.812	12,9	16,2	9,9
1622	6.909	18,5	21,6	10,8
1624	22.107	16,88	20,7	10,8
1625	1.430	17,1	19,8	15,3
1626	5.071			

Cuadro 8:a Precio del trigo en Zumaya

Año	A	B	C	D
1581	620	12,75		
1582	1.226	13,5		
1583	2.874	18,7	24	16
1584	6.001	14,8	20	12
1585	910	16,25	16,5	16
1586	500	15,5		
1588	650			
1589	850	13,16	13,5	12,5
1590	792	14,5	17,5	13,5
1591	6.091	18,4	22	15
1592	3.390	18	22	12,5
1593	2.398	17	20	15
1594	8.690	16	18	14,5
1598	600	27,66	32	21
1599	4.783	21	34	13,5
1600	7.286	15,36	21	12
1601	5.190	13	15	10
1602	4.750	11,75	17	8,5
1603	1.030	14,65	19	10
1604	660	19,75	20	14
1605	5.779	18,77	25	12
1606	3.480	16	18	12
1610	390	12		
1620	5.910	14,5	16	13
1621	5.780	14,3	16	13
1622	2.505	18,5	24	12
1623	3.341	18	21	15
1624	5.335	16,5	18	14
1625	710	18	20	16
1626	350	18		

A: Número de fanegas

B: Precio medio

C: Precios máximos

D: Precios mínimos

Cuadro 9: Hierro y moneda extraídos desde el puerto de Fuenterrabía (1583-1657)

Año	A	B	C	D	E	F
1583	15.070					
1584	24.200					
1610	1.764					
1611	8.040					
1612	6.489					
1613	1.900	975	100	32	3.200	168,4
1616	2.351	475	123	33	4.059	94,6
1617		270,5				
1618		693				
1619		504,5				
1621		144				
1622		144				
1623		109				
1626		173				
1628		449,5				
1629		64				
1630		386,5				
1635		145,5				
1645	4.290					
1648	1.920		42			
1651	400		14	34	476	119
1652	5.426		290			
1653	8.000		120	27	3.240	40,5
1655	1.600	521				
1656	8.400		135			
1657	4.775		288	32	9.216	193

A: Extraído en reales de plata en registros de la Lonja

B: Número de quintales de hierro en cuentas de la parroquia

C: Número de quintales de hierro sutil en registros de la Lonja

D: Precio medio del quintal de hierro sutil en registros de la Lonja

E: Su valor monetario en reales de plata

F: Porcentaje del valor extraído en hierro sutil

Cuadro 10: Hierro y moneda extraídos desde Zumaya (1581-1626)

Año	A	B	C	D	E
1581	6.106	158	27,5	4.345	71,16
1582	13.820	220			
1583	57.247	350	31	10.850	18,95
1584	35.387	530	31	16.430	46,43
1585	6.900	104			
1586	8.800				
1588	6.050	50			
1590	12.650	25			
1591	38.200	320			
1592	76.370	90			
1593	80.240	291			
1594	148.650	1.274			
1598	14.500	24			
1599	159.150	496			
1600	94.920	149	32	4.844,50	5,1
1601	113.845	252	34	8.644,50	7,6
1602	52.010	721			
1603	5.775	50			
1604	9.350	51			
1605	51.165	890	36	32.040	62,6
1606	26.770	867			
1610	4.900	109			
1620	46.738	1.416			
1621	49.960	1.184			
1622	34.298	210			
1623	39.672	853			
1624	50.740	1.342			
1625	2.600	236			
1626	2.200	10			

A: Extraído en reales de plata

B: Número de quintales de hierro sutil

C: Precio medio del quintal de hierro sutil

D: Precio máximo del quintal de hierro sutil

E: Precio mínimo del quintal de hierro sutil

Cuadro 11: Hierro y moneda extraídos desde el puerto de Motrico (1582-1626)

Año	A	B	C	D	E	F	G
1582	51.830						
1583	117.783,50						
1584	32.640						
1585	47.190						
1588	6.600						
1589		20					
1591	161.815,50	40					
1592	216.440	300	34			10.200	4,7
1593	62.700	42					
1594	191.924	536					
1595	30.350	19	31			589	1,9
1598	9.900	50					
1599	624.828	686					
1600	139.564	297					
1609	195.080,50	1.155	33,5	36	30	38.692,50	19,8
1610	25.570	1.609	36	37	35	57.780	225,9
1613	122.162	1.675	37	40	36	61.975	50,7
1615	553.584	3.345,50	35,23	38	32	118.058	21,3
1616	189.437	2.260	35,5	36	32	80.230	42,35
1617	123.998	2.349	35,7	36	34	83.859,30	67,6
1618		1.703					
1619	39.255		35,5	36	33		
1620	175.563	2.939	36,25	40	36	120.776	68,79
1621	316.981	1.122,50	36	36	35	40.410	12,75
1622	97.315	1.010	36	36	34	36.486,30	37,5
1624	117.822	3.695	37	40	36	136.715	116
1625	12.760	831	36,75	38,5	36	30.539,25	239,3
1626	50.407						

A: Extraído en reales de plata

B: Número de quintales de hierro sutil

C: Precio medio del quintal de hierro sutil

D: Su valor monetario en reales de plata

E: Porcentaje del valor extraído en hierro sutil

F: Su valor monetario en reales de plata

G: Porcentaje del valor extraído en hierro sutil