



ALBERDI LONBIDE, Xabier: “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. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 227-258.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

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

Xabier Alberdi Lonbide

Euskal Herriko Unibertsitatea / Universidad del País Vasco

INTRODUCCIÓN

Se debe iniciar este trabajo con algunas aclaraciones del término «bastimento». Aún hoy se define como provisión destinada al sustento de una ciudad, ejército, etc. Por tanto, es sinónimo de voces más usuales como abastecimiento o abastos. Durante la Edad Moderna además de ese significado general, se refería a cuestiones más restringidas, aunque relacionadas con el abastecimiento alimenticio. Así, es frecuente el uso de la palabra «bastimento» para referirse a los productos alimenticios de primera necesidad como cereales, sal, vinos, aceites o pescado salado. Se constata incluso el uso del término para referirse a las extracciones de moneda de oro y plata al extranjero que la Corona autorizaba para la adquisición de los citados productos alimenticios.

Hechas las aclaraciones terminológicas pertinentes, queda de manifiesto que el objetivo general del presente trabajo es el estudio de la actividad comercial desarrollada en torno a la importación de dichos productos alimenticios básicos. Es decir, no sólo se abarca el estudio de las importaciones de productos alimenticios, sino de todo el conjunto de intercambios comerciales que tenían lugar en los puertos guipuzcoanos en torno a su llegada, incluyendo, por tanto, las extracciones, que, en contrapartida, se hacían de otros productos como el hierro, la moneda, etc. Pudiera parecer, a simple vista, un estudio particularista más de la comercialización de determinados capítulos o productos mercantiles y, por tanto, de un interés limitado a los apasionados por conocer los pormenores del tráfico de éste o aquel producto. Nada más lejos de la realidad; tal como sugiere el título de este artículo la actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos por mar constituyó, como es sabido, una de las principales bases de la economía guipuzcoana durante toda la Edad Moderna.

Luis María Bilbao llama «país de acarreo» a los territorios de País Vasco atlántico de época moderna, entre los que se encontraba la provincia de Guipúzcoa. En dicho *país* se desarrolló un modelo económico «inducido del exterior», que trataba de suplir las carencias de su agricultura por medio del desarrollo de los sectores secundario y terciario¹. Es decir, la inadecuación del sector agrario, en este caso guipuzcoano, para el desarrollo de una agricultura cerealística 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. En contrapartida se produjo un importante desarrollo de los sectores secundario y terciario, que con sus bienes y servicios compensaban las importaciones del exterior. Destacó, sobre todo, la industria sidero-metalúrgica que constituyó la principal actividad industrial. El hierro producido en las ferrerías suponía el principal producto 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. En suma, la actividad comercial desarrollada en torno a los bastimentos, constituía la base del mencionado modelo económico, pues era la que se encargaba de las importaciones de los deficitarios productos alimenticios básicos y, en contrapartida, de las extracciones de sus excedentes, especialmente los industriales.

1. BILBAO, L.M.: «Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII», *Historia del Pueblo Vasco*, t.2, Erein, San Sebastián, 1979, pp. 134-143. / FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*, Siglo XXI, Madrid, 1974.

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 política imperialista de la Corona –hierro para armas, bosques para barcos...–, 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 consiste 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.

El marco cronológico al que se circunscribe este trabajo son los siglos XVI y XVII. Dos son las causas que han motivado esta selección. En primer lugar, las fuentes documentales de carácter cuantitativo empleadas se circunscriben a ambos siglos. La principal fuente de este trabajo son los denominados «Libros de manifestación de mercaderías», conservados en algunos archivos municipales de las localidades costeras; constituyen los libros o registros en los que se asentaban, de manera obligatoria desde 1581, las mercancías que los comerciantes extranjeros aportaban y extraían en contrapartida. Los avatares históricos han provocado la pérdida de la mayoría de estos libros, presentando otros un estado fragmentario. Concretamente, se conservan los registros de Motrico, Zumaya y Fuenterrabía: los de Zumaya son de los años 1581-1610, faltando los asientos de 1587, 1595-1597 y 1607-1609; los de Motrico corresponden a los años 1582-1619, en que faltan los asientos de 1586, 1587, 1590, 1596, 1597, 1601-1608, 1611, 1612 y 1618; los de Fuenterrabía constituyen un caso excepcional que será comentado en su momento, pues no se llegó a instituir el registro de manifestaciones, figurando, en sustitución, diversos asientos sueltos en los libros de registro de su lonja o rentería municipal; corresponden a los años 1583, 1584, 1610-1613, 1616, 1645, 1648, 1650-1657, 1659, 1662, 1666, 1668, 1670, 1671 y 1711². Los datos aportados por estos registros han sido complementados por otras fuentes; por una parte un pleito localizado en los fondos del Archivo Histórico Nacional, sustanciado por el Consejo de Castilla en 1627 contra los alcaldes de Motrico, Deva, Zumaya y Guetaria, que ejercieron sus cargos durante los años 1620-1626, contiene, a modo de probanza, las copias de los registros de manifestaciones de las cuatro villas correspondientes a dichos años³. Por otra, en el archivo municipal de Fuenterrabía se conservan las cuentas de su parroquia de Nuestra Señora de la Asunción y del Manzano, perceptora de un derecho que abonaban los barcos extranjeros que acudían con bastimentos y extraían hierro y moneda en contrapartida. Corresponden a los años de 1612-1635, 1637, 1655, 1656, 1688, 1692, 1705, 1706, 1711, 1713-1715, 1718 y 1720-1734⁴.

En segundo lugar, las mencionadas series contables disponibles, cubren de forma bastante completa las dos décadas finales del siglo XVI y las tres iniciales del XVII, precisamente las décadas en que la historiografía vasca sostiene de manera tradicional que se produjo la culminación de la fase económica expansiva del siglo XVI y el inicio de la crisis del siglo XVII. Efectivamente, se viene considerando que a partir de mediados del siglo XVI el modelo económico, descrito al inicio de este trabajo, se sumió en una coyuntura de crecientes dificultades, cuando no en una crisis generalizada. Se han planteado diversas causas, algunas de carácter interno y otras de carácter externo, que desencadenaron la crisis. Entre las de carácter interno, se mencionan: la pérdida de competitividad y, en consecuencia, de mercados por los productos sidero-metalúrgicos y por los servicios navales vascos, merced al alza general de los precios habido desde mediados del siglo XVI, agravado por la persistencia del empleo de tecnologías industriales y náuticas obsoletas, en comparación con las empleadas en otros estados del norte de Europa; las alzas de los pre-

2. Archivo Municipal de Zumaya (AMZ), Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc. Caja 159. / Archivo Municipal de Motrico (AMM), Leg. 197. / Archivo Municipal de Fuenterrabía (AMF), C-5-II-4-6 ; C-5-II-6-2 ; E-6-V-3-1.

3. Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejos Suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Consejo de Castilla. Salas de Justicia. Escribanía de Cámara de Vicario. L.30287/Exp.2.

4. AMF, E-4-1-1.



cios, la bancarrota de la Hacienda real y las dificultades bélicas que provocaron además la retirada del capital castellano del comercio noratlántico⁵.

En resumen, la documentación empleada para la realización de este trabajo constituye una fuente de primer orden para el conocimiento de este período histórico –el que transcurrió entre las décadas finales del siglo XVI y la iniciales del XVII– absolutamente crucial en la historia moderna vasca. Efectivamente, nos permite mensurar en qué consistió y cuál fue el alcance real de la tan famosa «crisis del siglo XVII» en Guipúzcoa, iniciada, presumiblemente, durante estas décadas. Es decir, por una parte, esta documentación generada por las autoridades locales, que fiscalizaban el tráfico comercial con los extranjeros, pone en entredicho que aconteciera la mencionada crisis en los términos en que ha sido descrita por la historiografía de forma tradicional: ruptura de las relaciones comerciales con los extranjeros noreuropeos; interrupción o fuerte recesión de las exportaciones de hierro a Europa, con la consiguiente crisis de la industria ferrona; en suma, la crisis o ruptura del mencionado modelo de «país de acarreo». Por otra, aporta información de capital importancia para la observación de las importantes transformaciones que había experimentado, ya para la segunda mitad del siglo XVI, la economía guipuzcoana, especialmente, en su vertiente marítima. Transformaciones, que de ninguna manera constituyen necesariamente las causas o efectos de la «crisis del XVII». A la luz de los datos que a continuación se usan, es insostenible la tradicional hipótesis de la existencia, a partir de finales del siglo XVI y durante la práctica totalidad del XVII, de una crisis de larga duración; además la propia lógica histórica debería ser suficiente para imponer la evidencia de que es inaceptable la existencia de coyunturas económicas de tan larga duración. Aun en el caso de atribuir la «crisis del siglo XVII» a causas de origen estructural, es decir, que eran las propias obsoletas bases del modelo económico guipuzcoano el principal origen de la crisis, la historiografía debería replantearse hasta qué punto era decadente o crítico su estado para poder explicar la pervivencia del «país de acarreo» durante todo el siglo XVII y XVIII.

1. PROCESO DE ELABORACIÓN DE LA LEGISLACIÓN RELATIVA AL COMERCIO DE BASTIMENTOS

Los bastimentos, el hierro y la moneda de oro y plata, cuya comercialización se estudia en este artículo, eran todos productos de gran valor estratégico, tanto desde el punto de vista local de Guipúzcoa, como desde el estatal. 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 principales 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 bastimentos por vía marítima, indispensables para asegurar el abastecimiento alimenticio de la población a precios razonables. Extremo que no era factible recurriendo únicamente a la importación de los excedentes agrícolas del 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 como la industria del hierro y de la construcción naval o las grandes pesquerías transoceánicas y demás empresas marítimas, insaciables consumidoras de grandes cantidades de víveres que precisaban para los largos meses de navegación. Tanto es así, que Azpiazu Elorza señala que las principales villas guipuzcoanas aplicaron verdaderas políticas de abastecimiento alimenticio público⁶.

5. Véanse entre otros: AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, Fundación Cultural Caja de Gipuzkoa, San Sebastián, 1990, pp. 84-86. / BARKHAM, M.: «La construcción naval en Zumaia, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil», *Itsasoa*, t.III, Etor, San Sebastián, 1984, p. 241. / BILBAO, L.M.: «Transformaciones económicas...», *op. cit.*, pp. 134-143. / FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico...*, *op. cit.*, p. 31. / GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, Editorial Naval, Madrid, 1988, pp. 122-198. / HARING, C.H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, Fondo de Cultura Económica, México, 1979, pp. 323-354. / HUXLEY, S.; BARKHAM, M.: «Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c.1540-c.1630)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n.1, Museo Naval, San Sebastián, 1996, p. 375. / HUXLEY, S.: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713», *Itsasoa*, t.III, Etor, San Sebastián, 1984, pp. 132-133. / LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1981, pp. 185-187.

6. AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca...*, *op. cit.*, t.II, pp. 21-31.

Desde el punto de vista de la Corona, inmersa en un progresivo proceso de absolutización y decidida en la aplicación de una política internacional de cuño imperialista, el comercio en sí constituía una actividad altamente estratégica, pues era uno de los principales medios de alcanzar su enriquecimiento y fortalecimiento a costa del poder económico y político de los estados rivales. Al objeto, de acuerdo con la lógica mercantilista y utilitarista imperante durante la Edad Moderna, que medía la riqueza de los Estados en función del volumen de metales preciosos a su disposición, era indispensable la consecución de una balanza comercial favorable, es decir, que el valor de las exportaciones superara al de las importaciones. A tal fin, se procedía 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. En suma, el tráfico de mercancías generado en torno a las importaciones de bastimentos a Guipúzcoa era totalmente opuesto a los postulados del estado absolutista y de la política económica de cuño mercantilista. Desde el punto de vista de la monarquía española la continua fuga de metales preciosos y de hierro, materia prima indispensable para la fabricación de armas y de buques, vitales en la aplicación de su política imperialista, repercutía en el progresivo empobrecimiento y debilitamiento del Estado, al tiempo que servía para enriquecer y fortalecer a los Estados rivales de Europa. Desde el punto de vista de la monarquía francesa, de donde procedían la mayor parte de los víveres a Guipúzcoa, las constantes extracciones de alimentos destinados al abastecimiento de su principal estado rival, tanto de sus vecinos, como de sus plazas fuertes, ejércitos y flotas, tampoco debían ser acordes a sus propósitos.

Además, es preciso tener en cuenta que los siglos XVI y XVII fueron de extremada belicosidad, en que España mantuvo constantes guerras, especialmente contra Francia⁷. De manera que el valor estratégico de los mencionados productos se incrementaba enormemente de acuerdo con la lógica de la guerra económica. Guipúzcoa, en consonancia con otros territorios vascos, constituyó una excepción en el marco general europeo. 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. Privilegios que contradecían los contenidos de la legislación general, pero que fueron obtenidos merced al recurrente argumento de la insuficiencia de su agricultura para abastecer a su población y de la necesidad de mantenerse bien poblada y abastecida, aún a pesar de la constante sangría de metales preciosos, dado su carácter altamente estratégico, tanto para la defensa de la frontera frente a invasiones extranjeras, como para la conservación de su producción de armas y navíos, indispensables para la política imperialista de la Corona. 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 Europa⁸. 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 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. Ya durante el siglo XV la Provincia se vio precisada a obtener autorizaciones para la libre importación de bastimentos, como la conseguida en 1489⁹. Tras el inicio en 1526 de un nuevo enfrentamiento contra Francia la Provincia solicitaba al rey la concesión de la autorización para la libre importación de víveres desde cualquier país extranjero¹⁰. A resultas de las gestiones emprendidas

7. Véase al respecto: PARKER, G.: *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*, Editorial Crítica, Barcelona, 1990, pp. 17-18.

8. Acerca del tráfico comercial entre la Península y el norte de Europa, véanse entre otras: BILBAO, L.M.: «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*, Junta de Castilla y León, Burgos, 1983, pp. 225-243. / CHILDS, W.R.: *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*, University Press, Manchester, 1978. / GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*, editorial Naval, Madrid, 1988. / LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1981. / Idem: *Quelques données sur le mouvement du port de Saint-Sebastian au temps de Philippe II*, Imprenta Heraldo de Aragón, Zaragoza, 1952. / PHILLIPS, C.R.: «Spanish merchants and the wool trade in the sixteenth century», *Sixteenth Century Journal*, 14 (3), 1983, pp. 259-282. / Idem: «The Spanish wool trade, 1500-1780», *Journal of Economic History*, 42 (4), 1982, pp. 775-795. / PRIOTTI, J.P.: «Les marchands basques espagnols et l'espace atlantique au XVe siècle», *Bolletín du Centre d'Histoire des Espaces Atlantiques*, 7, 1995, pp. 205-213. / Idem: «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.

9. Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Agiritegi Orokorra (AGG-GAO), JD IM, 3/8/19.

10. AGG-GAO, JD IM, 2/12/8 (P4D8).

didadas para la consecución de esta autorización, la Corona debió acceder a que la Provincia firmara el Tratado de Conversa¹¹ 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 términos¹². 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 cargamento, 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 concertados¹³. 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 contenidos 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 vizcainos 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 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 inmediatamente¹⁴.

De lo expuesto se deduce que poco a poco primaban los intereses de los comerciantes sobre los transportistas, muestra de las profundas transformaciones que la economía marítima venía experimentando desde mediados del siglo XV¹⁵. 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 extranjero¹⁶.

11. Conocidos también como «Conversa», «Tratados de Buena Correspondencia», «Traité 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 acacidos 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: ALBERDI LONBIDE, X.: «"Conversa"-k eta Lapurdi eta Gipuzkoa arteko harreman komertzialak Aro Modernoan», *Uztaro* (en prensa).

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

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

14. AMO, A-6-1-1.

15. García de Cortázar hace tiempo describía el proceso de transformación de los transportistas en comerciantes: GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A.: *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Caja de Ahorros Vizcaina, Bilbao, 1966, pp. 183-195.

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

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 1544¹⁷. 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 arqueo¹⁸.

Con todo, esta limitada autorización no satisfizo plenamente a ninguno de estos intereses contrapuestos. Por una parte, tras el estallido de la guerra en 1552 y ante la nula disposición 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 labortanos. Pero las Juntas Generales celebradas ese año en Elgoibar, en atención a que dichos tratados particulares perjudicaban al resto de las repúblicas que integraban la Provincia, decretaron la prohibición del establecimiento de ningún acuerdo más allá del permiso concedido por el rey para la importación de bastimentos. Las grandes villas industriales y comerciales del interior de Guipúzcoa, en principio, se contentaban con la autorización de importar víveres, que permitía su abastecimiento alimenticio. Las villas del litoral, concretamente, Deva, Rentería, Fuenterrabía, Zarauz y Oyarzun, en cambio, 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 Labort¹⁹.

Por otra parte, 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 agresiones de que, por parte de los corsarios cántabros, eran objeto los barcos franceses cargados de víveres, estaban perjudicando seriamente su importación²⁰. 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 dinero²¹.

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 hierro²². Mientras tanto, la Corona trató de suplir las importaciones de víveres de Francia con los procedentes de otros territorios de la Península, a fin de evitar las extracciones de hierro y metales preciosos. Pero los provenientes del interior sufrían un importante encarecimiento, propiciado por el transporte terrestre, que siempre resultaba caro. Pero, incluso, los que se podían traer por vía marítima, como, por ejemplo, los producidos en Andalucía, también, experimentaban la carestía. Eran las características del régimen de propiedad imperante en los principales territorios agrícolas, que provocaba la concentración de los excedentes en poder de unos pocos rentistas, las que repercutía en su encarecimiento. Los excedentes eran objeto de especulación, consistente en su almacenamiento en espera de que los precios se elevaran, para proceder entonces a su venta. Tanto es así que una real provisión de 1556 ordenaba a todas las autoridades judiciales de la Corona el inicio de investigaciones para averiguar los procedimientos de los arrendadores y demás negociadores de las rentas agrícolas señoriales y el castigo de los especuladores²³.

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

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

19. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*, Juntas Generales de Gipuzkoa-Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1990. Elgoibar 30 Abril/9 Mayo 1552.

20. *Ibidem*, 14/24 Noviembre 1552.

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

22. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Op. cit.*, Guetaria 14/25 Noviembre 1553. / AGG-GAO, JD IM, 1/10/15 (1554); JD IM, 1/10/18 (P4D3) (1558).

23. AGG-GAO, JD IM, 1/10/17 (P4D3).



Con todo, la Corona debió considerar que autorizar a Guipúzcoa la extracción 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. Ello condujo a la mencionada concesión en 1558 del permiso de extracción, en contrapartida de los víveres, de cualquier tipo de mercancías. Con la firma en 1559 de la Paz de Cateau-Cambresis 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 Guipúzcoa²⁴. Al mismo tiempo, la actividad del transporte naval, que, como se viene 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 transporte²⁵.

Existía el peligro de que esta presión de la Corona por potenciar la decadente actividad transportista redundara en dificultar 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 indios, 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 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 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. En el caso del importante fondo judicial de primera instancia del Archivo Municipal de Fuenterrabía el primero de estos pleitos se suscitó en 1574, cuando varios pescadores hondarribitarras denunciaron a un gabarrero laboritano, residente en Irún, que trataba de extraer una importante partida de moneda de oro y plata²⁶. En el caso del Tribunal del Corregimiento de Guipúzcoa, el primero de estos procesos fue sustanciado en 1582 cuando un mercader francés fue denunciado de haber manifestado o declarado ante las justicias de San Sebastián únicamente la mitad de la moneda que extraía en contrapartida de un cargamento de centeno²⁷.

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, median-

24. HUXLEY, S.; BARKHAM, M.: «Los Arriola de Urazandi...», *op.cit.*, p. 357. / HUXLEY, S.: «Los vascos y las pesquerías transatlánticas...», *op.cit.*

25. ALBERDI LONBIDE, X.: «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.

26. AMF, E-7-II-1-10.

27. AGG-GAO, CO ECI, 470.

te 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. En 1584 el alcalde de San Sebastián sustanció un pleito que constituye un ejemplo paradigmático de estos procedimientos pseudolegales de las autoridades municipales. El proceso se inició tras la denuncia en el puerto de Pasajes de un barco bretón en el que tras registrar su contenido se halló una partida de dinero además de otras mercancías consistentes en hierro, grasa y carne de ballena y muelas de molino. El maestre del barco alegó que después de zarpar de San Sebastián fue sorprendido por un temporal que le obligó a buscar refugio en Pasajes. Presentó, además, los certificados, emitidos por el propio alcalde que veía este pleito, de que acudió a San Sebastián con trigo y de que en contrapartida extraía el dinero y las mercancías decomisadas a bordo. Sorprendentemente, a pesar de las pruebas presentadas, el alcalde de San Sebastián no dio por buenas las pruebas, emitidas por él mismo días antes, y condenó al bretón a la pérdida del barco y su carga. La razón de ser de esta sentencia era que 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, no podía arriesgarse a dar por buenas las pruebas presentadas por el acusado, pues en caso de apelación de la sentencia ante el tribunal del Corregimiento, representante principal del rey en Guipúzcoa, saldrían a la luz dichos procedimientos pseudolegales. De hecho, el denunciante, descontento por el «limitado» embargo aplicado al denunciado, apeló ante el Corregidor, quien corroboró la sentencia del alcalde²⁸.

Estos acontecimientos evidenciaban la urgente necesidad de normalizar estos procedimientos irregulares. Con el propósito de evitar los procedimientos abusivos y arbitrarios, como los descritos en el pleito que se acaba de comentar, 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 extranjeros²⁹. Fue a partir de este decreto cuando comenzaron las villas del litoral a elaborar los mencionados «Libros de manifestación de mercaderías» en 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 1581³⁰, en Motrico en 1582³¹ y los primeros registros de Fuenterrabía son de 1584³².

Llama la atención que las dos principales plazas mercantiles del litoral guipuzcoano, San Sebastián y Fuenterrabía, no mostraran especial empeño por aplicar este decreto, de manera que no consta que en la primera se llegara siquiera a iniciar la redacción de los registros, mientras que en la segunda no se inició la redacción de un libro de manifestaciones específico, asentando, en cambio, los registros de manera suelta en los libros de cuentas de su lonja o rentería municipal. Fueron las autoridades de villas como Zumaya y Motrico las que más empeño mostraron en cumplir con el decreto. Se trataba de puertos de escasa o modesta importancia comercial, cuyo ámbito de influencia no iba más allá de la escala comarcal. Aparte de la exportación de parte del hierro producido en las herrerías del entorno y de la importación de víveres destinados al consumo propio y de localidades vecinas, la principal actividad de ambos puertos no era el comercio, sino la pesca en Motrico y la construcción naval en Zumaya.

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 acti-

28. AGG-GAO, CO ECI, 529.

29. AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

30. AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

31. 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 manifestaziones de franceses con un libro de lo mismo forrado en pergamino que empezo año mil quinientos ochentta y dos y acava el de mil seiscienttos veintte y uno (...)». Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, 1-2691.

32. 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. AMF, C-5-II-5-1 (1533-1553); C-5-II-4-6 (1584).

vidades 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. La villa de Zarauz se quejaba en 1550 de que los alcaldes de San Sebastián cobraban derechos a las chalupas que acudían a su puerto a comprar vituallas. La acusada replicó que esas medidas eran necesarias para evitar carestías en su término³³. La persistencia de las restricciones condujo a los afectados a obtener en 1572 una real provisión que ordenaba a San Sebastián la remisión de los impedimentos infringidos a los guipuzcoanos que adquirían cereales procedentes de Francia³⁴. Pero los abusos continuaban; así en 1575 a solicitud de Deva, las Juntas Generales celebradas en Zumaya ordenaron la reducción del impuesto que las autoridades de San Sebastián percibían a los que adquirían víveres, de manera que en vez del 10% ascendiera al 3'3% del valor de las vituallas adquiridas³⁵. Tal como se quejaba el representante de Guetaria en las Juntas Generales de 1583, reunidas en Villafranca, estas acciones y abusos tenían su origen en el acaparamiento de los víveres que cometían los inversores navales de puertos como San Sebastián y Deva, especialmente los interesados en las pesquerías transoceánicas³⁶. Años más tarde, en 1614 la villa de Rentería denunciaba que los abusos y exacciones que se cometían, especialmente, en San Sebastián en contra del bienestar y del desarrollo de las restantes villas del litoral se debían a su política de concentración de las principales actividades marítimas en sus términos³⁷. Éste era el contexto en que las autoridades de puertos de modesta importancia comercial, como Motrico o Zumaya, protagonizaron la regulación de las importaciones de víveres del extranjero y de las extracciones de numerario. Constituyó, quizás, un intento de 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 centros 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 por que 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 hierro³⁸.

Las primeras quejas en contra de la abusiva extracción de metales preciosos desde San Sebastián fueron proferidas en las Juntas Generales de 1584, celebradas en Zumaya³⁹. El alcalde de esta villa, don Francisco Bouquer de Barton, uno de sus principales inversores en actividades marítimas, propuso que se ampliasen a toda la provincia las normas consuetudinarias con las que se regían las compraventas de víveres en Zumaya. 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 las suyas en el plazo de veinte días. 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 Zumaya⁴⁰. La villa de Zumaya fue más lejos, pues incluyó sus normas en la nueva recopilación de ordenanzas municipales que redactó 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 Zumaya, procurando la adquisición de víveres a precios módicos y evitando carestías y especulaciones. A

33. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Op.cit.*, Tolosa 19/29 abril 1550.

34. AGG-GAO, JD IM, 1/10/21 (P4D3).

35. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Op.cit.*, Zumaya 19/29 abril 1575.

36. «Este día la villa de Guetaria pidió que, atento que al presente ay gran falta de pan en toda esta Provincia 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 probecho 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.: *Op. cit.*, Villafranca 2/12 Mayo 1583.

37. AGG-GAO, R.16.

38. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Op. cit.*, Guetaria 14/24 Noviembre 1589.

39. Archivo del Museo Naval, Col. Vargas Ponce, T.III, doc.10.

40. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Op. cit.*, Zumaya 14/25 Abril 1584.

tal fin, autorizaban la extracción de monedas de oro y plata para la adquisición de víveres⁴¹. Con la confirmación de estas ordenanzas, además del refrendo de todas las medidas favorables a los pequeños consumidores de granos, se obtuvo la primera autorización real expresa para la extracción de metales preciosos al extranjero para la compra de víveres. Es decir, el decreto provincial, adoptado un mes antes y basado en las ordenanzas de Zumaya, también alcanzaba, de este modo, el beneplácito real. Ésta debió ser la causa de que fuera aceptada sin disputas por todos los asistentes a las Juntas Generales de Zumaya 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.

Con todo, la autorización contenida en este decreto era considerada como muy limitada por los interesados en las principales actividades marítimas del momento. Así, en las Juntas Generales de 1586, reunidas 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 el desarrollo, especialmente, de la construcción naval⁴². Pero otras acciones iban mucho más lejos. Así 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 Junta⁴³. Noticiosa la Diputación de que en vez de acatar 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 fraudulenta⁴⁴. 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 dinero⁴⁵.

Por supuesto, estas acciones tampoco satisfacían a la Provincia pues 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. Además, el inicio de las hostilidades motivó que se produjeran diversas acciones en la Corte en contra de las extracciones monetarias desde Guipúzcoa. El Capitán General, consecuentemente, proseguía con sus acciones, apresando otras embarcaciones francesas que extraían dinero⁴⁶. La Provincia adoptó diversas medidas para asegurar y ampliar los permisos de importación de víveres

41. 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 pressente 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 extrangero y cossa que se deva manifestar lo agan asenttar en el libro de las manifestaciones que conforme a los mandatos de esta provincia se tiene en esta villa, el qual libro aya de estar 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 leies del reino y privilegios de esta Provinzia.*»

La nº38 que los alcaldes y regidores tasasen en el precio más bajo los cereales traídos de fuera tanto por naturales como por extranjeros, aunque procediesen a su almacenamiento para subir el precio. Cuando alguien los comprase, el comprador y el vendedor deberían acudir ante la justicia, jurando a qué precio los compró, «*(...) y si le dieren 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, durante esos tres días los vecinos de la villa gozarían de preferencia de compra sobre los compradores foráneos procedentes de otras villas. Transcurrido el plazo, se podrían descargar, almacenar y vender a un real más caro del precio inicial.

La nº39, «*Ytem que quando algun vezino de esta villa trujiere algun trigo o zeveras desde San Sebastian o Guettaria o otro puerto comarcano para vender en esta villa, sea luego obligado de acudir // (fol. v.) ante la justizia y manifestarla 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 trabajos 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 viniere a subir el trigo (...)*».

La nº40, «*Ytten que ninguna persona que tragiere a vender a esta villa qualquier vastimento 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, asi sardina, pescado, fruta, queso y otro qualquier bastimento para tornar o revender (...)*».

La nº70, que los que comprasen sal de los navíos del 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 esta villa y lo traen de fuera de ella desde la ciudad de San Sebastian, y otras partes de esta provincia y acaesce trueque con fierro que en tal caso no hubiese coluzion (SIC) contra el trigo, por ser como seria en daño comun (...)*». AMZ, Asuntos Locales: Ordenanzas, Bandos, Inventarios, Caja nº56.

42. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Op. cit.*, Tolosa 19/29 Abril 1586.

43. *Ibidem*, Guetaria 14/24 Noviembre 1589.

44. AGG-GAO, R.8

45. DÍEZ DE SALAZAR, L.M.; AYERBE, M.R.: *Op. cit.*, Tolosa 8 Junio/22 Agosto 1591.

46. *Ibidem*, Motrico, 14/24 Noviembre, 1594.

a cambio de la extracción de moneda. Por una parte, 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 portuarias⁴⁷. Por otra, en la Corte inició unas gestiones 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 dinero⁴⁸; 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 dinero⁴⁹.

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 necesidades. 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 procedencia⁵⁰– y confirmadas en posteriores guerras, como acaeció en 1644 cuando se autorizó la reanudación de las relaciones comerciales con Labort, oficialmente interrumpidas desde el inicio de la guerra con Francia en 1635⁵¹.

La autorización de 1644, que satisfacía los intereses de los comerciantes, no lo hacía con los de los inversores en las pesquerías transoceánicas que precisaban del establecimiento con los labortanos de un acuerdo más amplio que una simple autorización de importación de víveres y mercancías legales a cambio de moneda y otros productos como el hierro. Efectivamente, las pesquerías guipuzcoanas y labortanas mantenían estrechas relaciones de interdependencia, tanto en cuanto al capital, como a la mano de obra que empleaban. En resumen, la combinación de los intereses comerciales y pesqueros condujo a que ambas partes gestionaran en sus respectivas cortes el beneplácito para el restablecimiento de un nuevo Tratado de Conversa, que tras diversas gestiones, maniobras y enfrentamientos se firmó en 1653⁵². Este Tratado, reactivado en las sucesivas guerras que enfrentaron a ambas monarquías durante el siglo XVII, que obviamente incluía la libertad de importación de víveres por los labortanos, 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», decayeran. 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 1619⁵³. Parece que durante los años 20 del siglo XVII se dejaron de redactar estos libros, lo que quizás motivaría la intervención de la Chancillería de Valladolid, que en 1627 emprendió unos autos de oficio en contra de los alcaldes de Motrico, Deva, Guetaria y Zumaya, acusados de permitir la extracción de dinero en demasía. Tras revisar sus cuentas únicamente hallaron entre los víveres importados y las cantidades de dinero extraídas unos desfases poco importantes. Ello induce a pensar que los motivos de esta intervención fueron otros. Significativamente, las cuentas revisadas correspondían tan sólo a los años 1620-1626, sin que se hiciera lo propio con las de años anteriores⁵⁴. Ello hace pensar en la hipó-

47. *Ibidem*, Fuenterrabía 19/29 Noviembre 1593.

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

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

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

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

52. AGG-GAO, R.27.

53. Como se comentaba anteriormente, en el caso de Motrico en el inventario de su archivo elaborado en 1735 consta que los últimos registros conservados eran de 1621. AHPG, 1-2691.

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

tesis de que fue la interrupción de la redacción de los libros de manifestaciones la que indujo a la Chancillería al inicio de estas acciones.

En cuanto a San Sebastián y Fuenterrabía, principales plazas mercantiles, con los datos disponibles hasta el momento, no parece que arraigara en ellas la redacción de estos libros. En la primera no hay constancia de que se comenzara siquiera su redacción, tal como se ha podido comprobar previamente. En la segunda, en cambio, en 1584 parece que inició un amago de redacción de su libro de manifestaciones, quizás para evitar la presión de las autoridades de la Provincia. De hecho, los primeros registros conservados son de 1584, del año en que se emitió el decreto que mandaba su redacción. Pero, tal como anteriormente se señalaba, los registros conservados son puntuales, sin que constituyan un verdadero libro, y aparecen confundidos en otro tipo de documentación contable, lo que corrobora la hipótesis de la escasa implantación en Fuenterrabía de los procedimientos prescritos por el decreto de 1584.

Pero incluso en las localidades como Motrico y Zumaya verdaderos promotores de este decreto, su observancia fue muy relativa. Efectivamente, de la lectura de los respectivos libros de manifestaciones de mercancías se constata que estos registros no eran de carácter exhaustivo ni mucho menos. Su elaboración no era diaria, puntual, ni exacta. Los mercaderes o transportistas que acudían a los puertos sencillamente declaraban la naturaleza y la cantidad de las mercancías aportadas y de las que extraían en contrapartida, sin que las autoridades municipales procedieran a revisar las mercancías a fin de cerciorarse. Son muy inusuales las ocasiones en que el escribano encargado de la redacción de los libros procedía a revisar las mercancías embarcadas en los barcos, tal como sucedió en Motrico con el barco de Bon Bentura Paxon, vecino de Les Sables de Olonne en 1595⁵⁵. Además de fiarse de la palabra de los comerciantes los escribanos durante el acto de la declaración se limitaban únicamente a tomar un escueto apunte que con posterioridad se asentaba íntegramente en los libros. Extremo que se corrobora teniendo en cuenta que muchos de los asientos no son correlativos cronológicamente. Además en el caso de Motrico se ha conservado un folio que contiene algunos de los mencionados apuntes correspondientes a los años 1609 y 1610. En suma, más que un instrumento de control comercial, los libros de manifestaciones y los procedimientos contenidos en el decreto de 1584 constituían una perfecta tapadera para el desarrollo del fraude y para evitar la intervención de las autoridades estatales.

A pesar de todas estas limitaciones, como se verá, es indudable que estos libros constituyen una fuente de capital importancia para el conocimiento de los procedimientos de comercialización de los productos alimenticios, hierro, dinero, etc., en el litoral guipuzcoano, así como para la aproximación al volumen de negociación y a los precios de dichos productos. Datos que adquieren mayor relevancia teniendo en cuenta la cronología que abarcan: décadas finales del siglo XVI y siglo XVII. Período que tradicionalmente se considera sumido en una aguda crisis económica, que los datos que a continuación se aportarán ponen en entredicho.

2. IMPORTACIÓN DE BASTIMENTOS

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 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.

A la luz de las cantidades globales de cereales importados se evidencia la existencia de enormes diferencias entre los distintos puertos. Se pueden establecer dos causas para explicar estas diferencias. En primer lugar el anteriormente expuesto carácter fragmentario de los registros conservados en Fuenterrabía y Guetaria explican el menor volumen de sus importaciones en comparación con las otras dos plazas. En segundo lugar, las diferencias existentes entre Motrico y Zumaya se deben a las distintas características de la actividad comercial de ambos puertos, tal como se irá poniendo de manifiesto a lo largo del trabajo.

55. AMM, Leg. 197.

2.1. Procedencia

Este famoso «trigo del mar» se constata que mayoritariamente provenía 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 (Véase los Cuadros 2, 3, 5, 6 y 7 del Apéndice Estadístico). En primer lugar, 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). De los 100 registros de Fuenterrabía, 4 son ingleses (el 4%); porcentaje que disminuye progresivamente en los puertos ubicados más al occidente: en Zumaya 10 ingleses de 485 registros (el 2%) y en Motrico 1 inglés entre 707 registros (0'14%). En Motrico, aparte de este inglés, los restantes barcos extranjeros registrados provienen de Francia. En cambio en Zumaya consta también un registro portugués y en Guetaria otro holandés. En Fuenterrabía, además de los ingleses mencionados, se registraron 9 asturianos, 5 vizcainos y dos cántabros que acudieron con víveres a su puerto. En segundo lugar, idéntica gradación se constata también en cuanto a la presencia de registros labortanos: de 27 registrados en Fuenterrabía (27%), pasamos a los 32 de Zumaya (6'6%) y a los 12 de Motrico (1'7%).

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, vizcainos 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 Inglaterra 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 importancia.

Esta especialización de los puertos guipuzcoanos queda de manifiesto también, comparando los registros de Motrico y de Zumaya. En Motrico de los 660 registros de origen francés, la gran mayoría, 636, procedían directamente de su país, igual que los 12 barcos labortanos o el único inglés registrados. Los restantes 24 registros franceses procedían de escalas efectuadas en otros puertos vascos: 10 de San Sebastián, 6 de Lequeitio, 5 de Zumaya y 3 de Guetaria. En cambio en Zumaya de los 315 registros franceses eran 115 (el 36'5%) los procedentes de otras escalas: 74 de San Sebastián, 35 de Motrico, 5 de Guetaria y uno de Ondarroa. Extremo también constatado con los barcos de otros países, como los 10 registros ingleses, de los que 7 provenían de hacer escalas en otros puertos vascos: 5 de San Sebastián, uno de San Juan de Luz y otro de Bermeo. Esta diferencia denota la mayor importancia como puerto importador de bastimentos de Motrico que Zumaya. Efectivamente, la mayoría de los barcos cargados de víveres con destino a Motrico lo hacían directamente, mientras que muchos de los que accedían a Zumaya lo hacían como destino secundario, tras hacer escalas en otros puertos de mayor importancia como sobre todo San Sebastián.

Las causas de esta diferencia, además de en factores de índole geomorfológico –Motrico, ubicado en una bahía, constituye un puerto natural mientras que Zumaya se sitúa en la desembocadura del Urola con los problemas de escaso calado, barras arenosas y, en suma, de limitada accesibilidad–, hay que buscarlas en la situación geográfica de ambos puertos. El puerto de Motrico se encuentra en el terminal de la importante ruta comercial del valle del Deva, a caballo entre Guipúzcoa y Vizcaya, de manera que además de disfrutar de parte del tráfico comercial que se desarrollaba en el Deva se beneficiaba también de parte del procedente de zonas limítrofes de Vizcaya. Zumaya en cambio, se hallaba apartada de las principales rutas comerciales de Guipúzcoa, de modo que su puerto concentraba únicamente un reducido tráfico comarcal. En suma el contar con unas óptimas condiciones portuarias no era condición suficiente

para disfrutar de un crecido tráfico comercial, caso de Guetaria, que a pesar de disponer del mejor puerto de Guipúzcoa, su alejamiento de las rutas comerciales la postergaban a disfrutar de un reducido tráfico comarcal. Esta hipótesis adquiere mayor relieve atendiendo al número de registros procedentes de otros puertos guipuzcoanos o protagonizados por los vecinos de cada puerto. En Zumaya se registran un total de 11 expediciones emprendidas por barcos de otros puertos guipuzcoanos. En cambio en Motrico consta la llegada de tan sólo 4 barcos de San Sebastián y ninguno en Fuenterrabía. En Zumaya constan un total de 96 registros (el 20% del total) protagonizados por embarcaciones propias que acudieron a otros puertos, mayoritariamente a San Sebastián (89), a adquirir víveres. En Motrico se registran únicamente 6 viajes a San Sebastián y en Fuenterrabía dos. De modo que se constata que en Motrico y en Fuenterrabía dependían en mucha menor medida que en Zumaya del empleo de barcos propios o de otras villas vecinas para la adquisición de víveres en otras localidades del litoral, como San Sebastián. Ello evidencia la mayor concurrencia de barcos extranjeros a Motrico y Fuenterrabía y su mayor peso comercial en comparación con Zumaya. En suma, el total de barcos registrados, que acudieron directamente desde sus lugares de procedencia, en Motrico ascendía a 673 (el 95% del total), a 98 (el 98%) en Fuenterrabía y en Zumaya tan sólo a 250 (el 51'5%).

2.2. Procedimientos de comercialización

En todos los casos estudiados se constata el cumplimiento de los procedimientos prescritos por la Ordenanza de 1584: los barcos extranjeros llegaban a los puertos y, tras manifestar sus cargas, 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 provenientes de Francia, 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 Meje⁵⁶.

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. Por ejemplo, a principios de mayo de 1615 Ysaac Chybaud, vecino de St. Gilles Croix-de-Vie, que días antes había llegado a Motrico con 750 fanegas de trigo, pidió licencia para extraerlos a otro puerto pues «(...) despues en aca por aver acudido al muelle de esta villa asta veinte y quatro navios y aquellos vender los trigos a preçios vajos y tener el su carga de trigo muy cara de modo que si bendiesse al respecto que los otros vernia perder la mitad de su azienda (...)». Cinco días después la presencia de 23 barcos cargados de bastimentos empujó también a Jaques Foquet, vecino de la misma localidad, a solicitar el permiso para la extracción de las 650 fanegas de trigo que aportó⁵⁷.

56. AMM, Leg. 197.

57. AMM, Leg. 197.

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. Por ejemplo, en mayo de 1583, Pierre Simone, vecino de Les Sables d'Olonne, solicitaba permiso al alcalde de Motrico para la extracción de sus 6 toneladas de centeno, «(...) *que no puede vender en esta dicha villa el centeno que traxo a esta dicha villa y con la dilacion rresçibe mucho daño (...)*». Los segundos procedían a denegar o retrasar el franqueo de las licencias de extracción que solicitaban los extranjeros, en espera de que los precios se redujeran aún más. Así el día 11 de septiembre de 1610 Luis Vilen, vecino de St. Savin, localidad cercana a Burdeos, que acudió a Motrico con 350 fanegas de trigo y 50 de haba, solicitó permiso para extraerlos, pues «(...) *a un mes que esta en esta villa con su navio y trigo y parte de ava y no lo puede despachar por aver abundancia de trigo de Castilla (...)*». Pero días después, el 25 de septiembre, volvía a declarar «(...) *que sin embargo de la licencia que su merced le dio para salir de esta villa de Motrico con su navio y trigo, Simon de Gaztaneta y Martin de Mizquia regidores de esta villa le avian detenido asta que passasen tres días, despues de apresciado el trigo a doze reales y medio y aunque los tres y otros diez días mas avian passado y no podia despachar pidia la misma licencia (...)*»⁵⁸.

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 a los escasos barcos que acudían en espera a que procedieran a reducir los precios para evitar dilaciones. Es lo que sucedió en Motrico a Martín Sanz de Arrabillaga, vecino de Ciburu, que en agosto de 1616 declaraba «(...) *que el avia benido con su pinaça cargada de trigo al puerto de esta dicha villa y por mandato de su merced se le avian sacado las belas de la dicha pinaça por que no saliera de este puerto y en el bendiera el dicho trigo por aver falta y aunque a algunos días que asiste a la benta del dicho trigo no a podido bender nada y agora abia benido al puerto un navio frances cargado de buen trigo y por ser aquel mejor no vende nada de lo que tiene en su pinaça y de la detencion le bernia mucho daño, pidio a su merced mande se le buelban las dichas belas y le de licencia para yr con su pinaça y trigo a otros puertos (...)*»⁵⁹.

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. Por ejemplo, en 1610 Viçent Ajart, vecino de St. Gilles Croix-de-Vie, declaraba «(...) *que el ano passado avia manifestado (que) por dos o tres vezes avia alonjado en la lonja y cassa de Pedro de Yturriça que es en la plaça de esta villa mucha suma de fanegas de trigo y ava y çevada y la mayor parte de lo qual lo avia dado a fiado y a ydo cobrando en vezes; que parte de su montamiento aun la mayor a enviado en vezes manifestado y como se rrequiere y agora tenia cobrados cien ducados y le quedan y restan por cobrar otros ciento y cinquenta ducados y por tanto en la mexor bia quedaba por manifestar y manifesto los dichos 100 ducados (...)*»⁶⁰.

Además de la lonja de Pedro de Yturriça, los libros de manifestaciones de Motrico mencionan también otras lonjas particulares donde los extranjeros depositaban los víveres que aportaban. Concretamente, se citan las lonjas de Martín Arano de Urquiza (en 1583, 1615 y 1621), Teresa de la Herrería (1595), Ysabela de Ybiri (1615), Martín Pérez de Mendarán (1615), Juan Martínez de Mizquía (1616), Sebastián de Corostola (1621), Juan Ramos de Yturriça (1622), Nicolás de Armunoeta (1624) y Simón de Gaztañeta (1625)⁶¹. En puertos que disponían de lonjas públicas los extranjeros recurrían a sus servicios, como es el caso de Guetaria o de Fuenterrabía⁶². Recurrían también a los servicios de las «venderesas», personas, general-

58. AMM, Leg. 197.

59. AMM, Leg. 197.

60. AMM, Leg. 197.

61. 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.

62. 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.

mente mujeres, que asistían a los extranjeros, en sus embarcaciones, en la venta de los víveres. La documentación de Motrico cita a diversas «venderesas» como María Yciar de Bilbao, María López de Jaúregui, María Ramos de Bilbao, María de Ampuero, Catalina de Canlos y Francisco de Loidi. Algunas de estas personas estaban relacionadas con los lonjeros; por ejemplo, la anteriormente citada Ysabela de Ybiri, viuda propietaria de una lonja, consta que en 1613 actuaba de venderesa. Por su parte la venderesa María Martínez de Arriola (1613) era esposa del lonjero Martín Pérez de Mendiarrán⁶³. En Zumaya, aparte de la lonja pública, consta la presencia de un único lonjero particular, Sebastián de Duana⁶⁴, lo que constituye quizás un reflejo de la menor presencia de importadores extranjeros.

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 hacía 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 en algunas ocasiones puntuales. El único caso registrado de compra al por mayor por un lonjero, es la adquisición en 1609 por Sebastián de Corostola de todo el cargamento de brea aportado por Juan Loben de la Berera, vecino de Vieux-Boucau; significativamente el producto comprado no consistía en víveres sino en un efecto naval, la brea; con todo, una materia prima esencial para el desarrollo de la navegación y de la construcción naval. Los restantes casos de compra al por mayor registrados son también excepcionales, es el caso de las 300 fanegas de trigo adquiridas en 1609 a Esteban Vellón, vecino de Les Sables d'Olonne, por Juan López de Alzola, Juan López de Orivar y Lucas de Aranzamendi, vecinos de Alzola, Motrico y Deva respectivamente, a trueque de 50 quintales de hierro y 432 arcos de palo de castaño y avellano; las 180 fanegas de haba, también a trueque de hierro, adquiridas por Cristina de Sarasua y Domenja del Puerto, vecinas de Motrico, a Lucas de Fontenas, vecino de la Isla de Groix; o las 1.220 fanegas de sal compradas por Antonio de Yturribalçaga, a la sazón alcalde de la villa, a Pedro Mansio, vecino de Marans, «(...) para pesquería de bacallao en Terranoba (...)»⁶⁵.

En Zumaya, en cambio, que registraba un menor tráfico de extranjeros, la presencia de compradores de víveres al por mayor es mucho más destacada. En este puerto, además de los compradores locales, consta la presencia de otros provenientes de localidades del interior del valle de Urola como Cestona, Azcoitia y Azpeitia. Aparecen incluso agentes que actuaban al servicio de los concejos de Azpeitia y Azcoitia en la adquisición de víveres destinados al abastecimiento público de dichas importantes villas del interior guipuzcoano. Concretamente, los agentes de Azpeitia en 1592 compraron al por mayor 500 fanegas de trigo y 300 de haba, más otro cargamento de cantidad desconocida de trigo por valor de 11.000 reales de plata; en 1594 un cargamento de 450 fanegas de trigo y otro de 600 del mismo género; y en 1600 dos cargamentos de 500 fanegas de trigo respectivamente. Los de Azcoitia, por su parte, adquirieron en 1599 un cargamento de 200 fanegas de trigo y en 1605 otros dos de 500 y 480 fanegas de trigo respectivamente⁶⁶. Entre los compradores al por mayor, vecinos de Zumaya, se citan: San Juan de Labain (en 1584), Lázaro de Areyzti (en 1584 y dos veces en 1591), Sebastián de Duana (en 1584 y 1591), Santiago de Alçolaras (en 1584), Martyn de Arança (en 1592), Juan de Alçolaras (dos veces en 1592), Christóbal de Orio (en 1594 y 1599), Bartolomé de Garro y María Pérez de Amilivia (dos veces en 1594), Juan López de Yrure (dos veces en 1600), Nicolás de Yraeta (a trueque de hierro en 1600 y dos veces en 1605), Martín Díaz de Oyquina (en 1601), Francisca de Gurmendi (en 1604, 1605 y 1606), Martín de Olaçaval (en 1604), Domingo de Eyçaga (en 1605) y Sebastián de Ondarra (en 1605). Se registran también algunos vecinos de otras localidades limítrofes: Juan de Sasiola, vecino de Deva (en 1581), Juan Francés de Maturana, de Azpeitia (en 1599), Ana Juanes de Mançisor, viuda de Cestona (en 1601), Juan Martyn de Azcue, de Cestona (en 1601), Juan Miguélez de Olarain, de Azpeitia (en 1601) y Martín Pérez de Çavala, señor de Lasao (dos veces en 1605 a trueque de hierro)⁶⁷.

La misma distinción se 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. Aparte de la actividad de los pinaceros, o propietarios de pinazas, como Domingo de Yturribalçaga (1609), Juanes Pérez de Aguirre (1609), Juan de Arechavaleta (1609), Martín de Sagarçurieta

63. AMM, Leg. 197.

64. AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

65. 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.

66. AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

67. AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

Laranga (1615) y Apariçio de Corostola (1616), que se dedicaban a transportar bastimentos al flete contratados por los importadores extranjeros, ya sea para aportar víveres desde otros puertos guipuzcoanos, ya para extraer porciones de los cargamentos de los barcos extranjeros surtos en el puerto de Motrico, consta que el año 1619 diversos propietarios de pinazas de Motrico procedieron a importar por su cuenta porciones de víveres adquiridos en San Sebastián. Algunos de estos importadores aparecen anteriormente relacionados con el negocio de la comercialización de víveres del extranjero. Concretamente, la vendedera María Martínez de Arriola, esposa del lonjero Martín Pérez de Mendarán, o Cristina de Sarasua, que en compañía con Domenxa del Puerto aparece como compradora de víveres al por mayor, armaron este año sendas pinazas propias para importar cereales desde San Sebastián. Además de las mencionadas, consta que Juan de Ugarte y Juan Ortiz de Ascarça también armaron sendas expediciones a San Sebastián, mientras que la pinaza de Domenxa de Galdona emprendió dos viajes con el mismo destino⁶⁸.

En Zumaya, en cambio, la actividad de sus importadores locales fue de mucha mayor envergadura. Con excepción de los pinaceros Juan de Astigarreta, Pedro Juango de Labayen, Juan García de Eguzquiça, María de Egaña, María Joan de Arriola y Nicolás de Mançisor, que únicamente figuran dedicados al transporte de víveres ajenos, los restantes 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. Entre estos destacan: Sebastián de Duana, Sebastián de Orio, Martyn de Arança, Bartolomé de Garro, Sebastián de Ondarra y Domingo de Segura. Sebastián de Duana, anteriormente citado como lonjero y como comprador de víveres extranjeros al por mayor, empleaba su pinaza para el transporte al flete de los víveres adquiridos por otros comerciantes de Zumaya: en 1584 dos viajes al servicio de Clara Martínez de Mallea, 4 viajes al servicio de Domingo de Olarte, otro al servicio de Juan de Yceta y Narruondo, además de otros viajes realizados entre 1581 y 1584 al servicio de importadores extranjeros. Al mismo tiempo, en 1584 emprendió por su cuenta 5 viajes a San Sebastián a adquirir bastimentos y en 1591 otros tres. Sebastián de Orio, además de un viaje al servicio de Clara Martínez de Mallea en 1600, realizó otro por su cuenta a adquirir víveres en 1601. Martyn de Arança, anteriormente citado como comprador de víveres al por mayor a extranjeros, además de un viaje al servicio de María de Vizcarra en 1591, realizó por su cuenta dos viajes en 1589 y otro en 1591 a Guetaria a adquirir víveres. Bartolomé de Garro, otro de los compradores de víveres al por mayor a extranjeros, además de emplear su pinaza en dos viajes realizados en 1584 al servicio de maese Juan de Yrigoyen, emprendió por su cuenta, valiéndose de su pinaza o de otras contratadas, diversos viajes a San Sebastián a adquirir víveres: un viaje en 1584, otro en 1589, tres en 1590, seis en 1591 y uno en 1593. Sebastián de Ondarra, además de dos viajes al servicio de Christobal de Orio en 1600 y 1606, emprendió por su cuenta tres en 1603 y 1605, respectivamente, y uno en 1604 y 1606. Domingo de Segura en 1605 tras un viaje al servicio de Manuel López de Çubelçu, realizó otros dos por su cuenta.

Además de los comerciantes citados, también otros compradores de víveres al por mayor, antes mencionados, promovieron expediciones para la adquisición de víveres a puertos como San Sebastián, Motrico, etc., valiéndose de pinazas contratadas al flete. En la documentación se citan a: Francisca de Gurmendí, que promovió ocho viajes en 1599, y uno en 1603, 1605 y 1606, respectivamente; Domingo de Eyçaga tres viajes en 1591 y uno en 1584, 1589, 1593, 1603 y 1605; Lázaro de Areyzti seis viajes en 1591; Sebastián de Alzolaras uno en 1591 y otro en 1599; San Joan de Alçolaras uno en 1591; Martyn de Olaçaval uno en 1599; y Christobal de Orio uno en 1600 y otro en 1606. Para finalizar, se mencionan también los nombres de otros comerciantes dedicados a la importación de víveres desde otros puertos, como: Clara Martínez de Mallea dos viajes en 1584 y tres en 1600; maese Juan de Yrigoyen dos en 1584; Domingo de Narruondo seis en 1584; Juan de Yceta y Narruondo uno en 1584; Domingo de Olarte cinco en 1584; su esposa María de Agote dos en 1589; Pedro de Gamoa en 1589; María de Arteaga sendas expediciones en 1590 y 1591; María de Vizcarra en 1591, 1601 y 1602; María de Arrieta en 1592; la viuda María Juan de Lesaca en 1592; Domingo Ayçarena en 1592; Martyn de Elcano en 1599; Sebastián de Orio sendos viajes en 1603 y 1604; María Ochoa de Echeveste en 1604; Antonio de Lapaça, vecino de Azpeitia, en 1605; Manuel López de Çubelçu en 1605; y Sebastián de Olaçaval en 1606. También hay que mencionar el caso de María Sáez de Olaaundi que importó un cargamento de trigo desde Sevilla en 1605⁶⁹.

2.3. 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

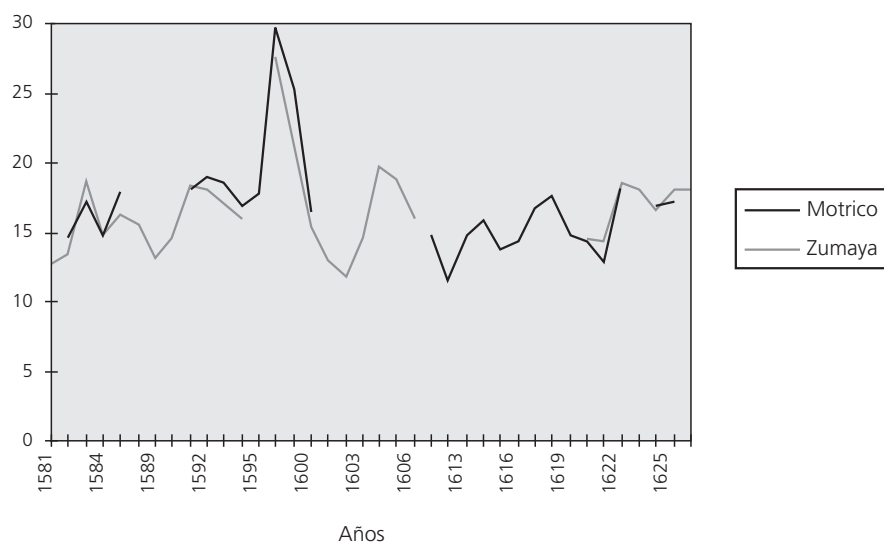
68. AMM, Leg. 197.

69. AMZ, Asuntos Locales : Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

largo de las décadas finales del siglo XVI e iniciales del siguiente. Anteriormente se aludía al carácter poco exhaustivo y a la vez, en ocasiones, fragmentario de la documentación que se viene utilizando. Pero 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 documentación⁷⁰.

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 (Véase los Cuadros 8, 9 y 10 del Apéndice Estadístico). 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 del precio no coincide 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.

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



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 Mugartegui⁷¹. El objetivo de este artículo es el de constatar la existencia en Guipúzcoa de la «revolución de los precios», fenómeno de carácter general europeo⁷², al menos en lo relativo al trigo. Se valen al objeto de documentación fiscal, concretamente de las series de precios del tri-

70. 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. 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.

71. PIQUERO ZARAUZ, S.; CARRIÓN ARREGUI, I.; MUGARTEGUI EGUÍA, I.: «La revolución de los precios en la Guipúzcoa del siglo XVI: Los precios del trigo», *La Lucha de Bandos en el País Vasco: de los Parientes Mayores a la Hidalguía Universal*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 1998, pp. 439-464.

72. Acerca de este fenómeno, véase como ejemplo VILAR, P.: *Oro y Moneda en la historia (1450-1920)*, Editorial Ariel, Barcelona, 1982.

go contenidas en los situados⁷³ establecidos sobre el impuesto de la alcabala que se cobraba 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 desavenencias 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, además de ser siempre inferiores, son 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 elevado que el constatado por estos autores en su trabajo⁷⁴. De aquí se derivan algunas incógnitas 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.

A este respecto, son muy elocuentes los datos correspondientes a Fuenterrabía (Véase Cuadro 8 del Apéndice Estadístico). El estado mucho más fragmentario de sus registros se compensa por su mayor extensión cronológica, de manera que sus datos se extienden hasta la tercera década del siglo XVIII. El precio medio del trigo, tras moverse en valores similares a los observados en Zumaya y Motrico, desde 1628 hasta 1635 experimentó un alza inusitado superando con creces los máximos de 1598-1599. Alza que queda de manifiesto aún más observando los precios máximos reales, pues en 1631 la fanega de trigo llegó a los 40,8 reales de plata. Por supuesto es la terrible coyuntura crítica de la creciente inestabilidad política y bélica reinante en Europa la causante de tal inusitada elevación de los precios del trigo. Toda esta aparente divagación tiene por objeto hacer notar que 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 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.

73. El «situado» constituía una renta que la Corona concedía sobre las cantidades recogidas. En este caso, del impuesto de la alcabala.

74. 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.

Aún aceptando la hipótesis de que eran caros los precios del trigo importado 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 8, 9 y 10 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 de trigo, a mayor cantidad menor precio. Lamentablemente la documentación utilizada no registra de forma exhaustiva el tráfico mercantil generado en torno a la importación de víveres, de manera que, retomando como ejemplo los datos de Zumaya, se registran contradicciones como que se vendan 1.226 fanegas de trigo a 13,5 reales/fanega en 1582 y al año siguiente 2.874 fanegas a 18,7 reales/fanega; o únicamente 390 fanegas a 12 reales/fanega en 1610 y 5.910 fanegas a 14,5 reales en 1620. De todas maneras, la evolución mensual del precio del trigo puede servir para esclarecer si su monto dependía o no del volumen de oferta de trigo existente. Tomando el ejemplo de Motrico en aquellos años en que se disponen de datos correspondientes a un número significativo de meses (Véase el Cuadro 11 del Apéndice Estadístico), 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. Por ejemplo, a principios de 1615 Pedro Mouraud, vecino de Pornic, declaraba ante las autoridades de Motrico que «(...) avia venido al puerto y muelle de esta villa en diez y ocho de diziembre del año ultimo passado de seiscientos y catorze con seiscientas anegas de trigo y de ellas las quatrocientas y cinquenta avia vendido a fiado a vecinos de esta villa que de presente se le devian y lo restante del dicho trigo tenia en la nao y por aver venido despues de él mucho trigo al puerto no podía despachar (...)». Igualmente, en julio de 1617 Guillermo de Ridues, vecino de La Rochelle, tras haber aportado 200 fanegas de sal y 160 de trigo, «(...) el señor alcalde Ybarra le mando dar y se le dio licencia al contenido en la manifestacion de suso para que salga con su nabio y carga de sal que tiene y alguna pocas anegas de trigo y con lo que le proçedio de la pinaçada de trigo que a la villa de Sant Sebastian llebo y despacho, y vaya adonde pudiere despachar y vender por quanto en este puerto no a podido despachar (...)»⁷⁵.

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 provocaba 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. A continuación se citan algunos ejemplos: Maturin Duran, de la isla de Groix, en 1591 fue reduciendo el precio de las 500 fanegas de trigo, aportadas a Motrico, del inicial 20 reales/fanega, a 19 y 18; en 1592 Pero Jabon, de Les Sables d'Olonne, de 21 inicial a 20, a 19,5 y a 19; en 1609 Jaque Javiteo, de la isla de Groix, de 19 inicial a 18,5, a 18, a 17,5 y a 17 reales/fanega⁷⁶.

75. AMM, Leg. 197.

76. AMM, Leg. 197.

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. Por ejemplo, en un año de escasez y de gran alza de los precios como era 1599, el día 9 de mayo en Motrico un barco francés puso el precio inicial de venta en 27 reales/fanega de trigo. Al día siguiente llegaron otros dos barcos, uno puso el precio de salida en 19 reales/fanega y el otro en 26. Estos casos son más abundantes en años de precios moderados: el día 11 de abril de 1609 dos de los barcos franceses arribados con trigo a Motrico pusieron como precio inicial 17,5 y 20 reales/fanega, respectivamente; el día 19 de junio de 1609 un barco ofrece trigo a 15 reales/fanega, al día siguiente otro a 11 reales/fanega; el día 6 de abril de 1615 arriban a Motrico seis barcos franceses y ofrecen trigo dos de ellos a 17 reales/fanega, otro a 21 reales/fanega, otro a 12 reales/fanega, otro a 15,5 reales/fanega y otro a 18 reales/fanega, etc.⁷⁷.

Muchas veces era la distinta calidad de los víveres la que determinaba las variaciones del precio. Por ejemplo, en 1602 acudió a Zumaya Juan Fradet, vecino de Burdeos, con 750 fanegas de trigo y ofreció una partida a 17 reales/fanega y la otra a 14 «(...) *por ser dos trigos diferentes (...)*»⁷⁸. En 1616 Francisco Bodin, vecino de Les Sables d'Olonne, que el día 28 de enero aportó a Motrico 500 fanegas de trigo, declaraba «(...) *que del trigo que ante su merced por el dicho auto manifestó aunque tiene puesto en presçio acomodado no a bendido ni puede vender rrespecto de no ser tan bueno como se suele gastar en esta dicha villa y si a menos del presçio en que tiene echo a pregonar que es a diez y siete rreales diese perderia de su principal (...)*». Pero el mismo día de su llegada arribó un conciudadano suyo, Juan Tete, con 550 fanegas de trigo que ofreció a 15 reales/fanega y posteriormente rebajó a 14,5 y a 14 reales/fanega⁷⁹. En suma, este último ejemplo, así como los precedentes, vuelven a poner en entredicho la consideración que los historiadores tenemos acerca de la carestía de los precios del trigo que se vendía en Guipúzcoa. Así el precio de 17 reales de plata/fanega del trigo de mediocre calidad aportado por Francisco Bodin se consideraba «acomodado» a pesar de que el mismo día otro, Juan Tete, ofrecía su trigo, seguramente aún de peor calidad, a 15. La imposibilidad de Francisco Bodin de vender su trigo a un precio más reducido, parejo al de Juan Tete, debe hacer pensar que los precios del trigo en los lugares de origen tampoco fueran tan baratos como se piensa, pues antes de reducir el precio prefirió 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).

3. EXTRACCIÓN DE CONTRAPARTIDAS

Las principales contrapartidas de los víveres importados eran el hierro y la moneda de oro y plata. Las transacciones siempre se hacían en reales en plata. Ordinariamente con la cantidad obtenida los importadores extranjeros solían adquirir partidas de hierro que extraían para sus países de origen. El hierro era adquirido, tanto en los propios puertos como en localidades y en renterías y lonjas de las intermediaciones. Por ejemplo, en 1592 Laçaro Guato, vecino de St. Malo, que acudió con trigo al puerto de Motrico adquirió hierro en Vizcaya; en 1599 Joan Ynbert, vecino de St. Gilles Croix-de-Vie, «(...) *abia comprado en la villa de Lequeytio y en la rrenteria de Ondarroa y en otras partes de esta provincia çiento y beynte y seys quintales de fierro sotil, pidió liçençia a su merced del dicho alcalde para los llevar al rreyno de França (...)*»⁸⁰. Era muy habitual la venta de víveres a ferrones a trueque de hierro, así en 1617 Pedro Bartel, vecino de St. Gilles Croix-de-Vie, vendió en Motrico 200 fanegas de haba «(...) *cada fanega en trueco de fierro, tres fanegas de aba por quintal de fierro (...)*», ascendiendo cada quintal a 36 reales de plata⁸¹. También recurrían al trueque los comerciantes y negociadores de granos de los puertos, como el anteriormente citado Domingo de Eçaga, vecino de Zumaya, que en 1605 «(...) *avia conprado y conpro*

77. AMM, Leg. 197.

78. AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

79. AMM, Leg. 197.

80. AMM, Leg. 197.

81. AMM, Leg. 197.

a Pedro Bon Trexenta mercader el dicho trigo o lo que tubiere en la pinaça a 14 reales a las mareas y la paga, la mitad en dinero y la otra mytad en fierro (...)»⁸². Incluso los lonjeros negociaban al trueque, tal como declaraba Estevan Vellon, de Les Sables d'Olonne, ante las justicias de Motrico en 1609 «(...) las trescientas fanegas de trigo (...) las avia vendido en esta villa a los vezinos de ella y de la villa de Deva y Alçola en troeco de fierro y arcos de palo de castano y avellano, a saver el fierro y dichos arcos parte de ellos de Juan Lopez de Alçola y otros de Juan Lopez de Orivar y de Lucas de Arançaçmendi, vezinos de esta villa y de Alçola (...)»⁸³.

3.1. 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 causas de esta situación se mencionan: el continuo alza de los precios y salarios, el retraso tecnológico de las ferrierías, la irrupción de la competencia extranjera, especialmente, del hierro de Lieja durante la primera mitad del siglo XVII y del sueco durante la segunda⁸⁴. Los datos contenidos en los registros consultados para la elaboración de este trabajo inciden en la necesidad de revisión de esta hipótesis. Sin negar, en absoluto, los efectos de la irrupción de la competencia extranjera, que redundaría en un descenso de los beneficios e incluso, porqué no, en el cierre o abandono de algunas ferrierías, las menos productivas, a la luz de estos registros es incuestionable la persistencia de las exportaciones de hierro, no sólo con destino a las Indias, sino con destino a Europa, al menos hasta los finales de la década de los 50 del siglo XVII (Véase los Cuadros 4, 12, 13 y 14 del Apéndice Estadístico).

El hecho de que los registros manejados no sean exhaustivos, tal como se ha advertido en diversas ocasiones, impide una exacta reconstrucción de la evolución del volumen de exportación de hierro. Ello, unido a lo exiguo de las cantidades de hierro extraídas, consignadas en la documentación manejada (Diez de Salazar estima para el siglo XVI una producción media anual de 137.500 quintales⁸⁵), 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 extraídas por 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 la mayor parte de la 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 vizcainos e incluso labortanos⁸⁶ nunca se registran.

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. Efectivamente, se constata que a lo largo de este periodo 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 monetar 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 (Véase los Cuadros 12, 13 y 14 del 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% en relación con lo extraído en moneda, o 1625 en que supuso un 239,3%. 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%, en el resto de los casos averiguados superaba con creces el 100%.

82. AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159.

83. AMM, Leg. 197.

84. Véase entre otras: BILBAO, L.M.; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: «Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)», *La economía española en la final del Antiguo Régimen*, vol.2, Edición Pedro Tedde, Madrid, 1982. / BILBAO, L.M.: «Transformaciones económicas...», *op.cit.*, pp.134 y sigtes. / CARRIÓN ARREGUI, I.M.: *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 1991, pp.100-107. / FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico...*, *op.cit.*, pp.: 21-33. / Díez de Salazar, L.M.: *Ferrierías en Guipúzcoa (Siglos XIV-XVI)*, t.I, Haramburu, San Sebastián, 1983, pp.: 359-361. / GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A.F.: *La realidad económica guipuzcoana en los años de superación de la crisis económica del siglo XVII (1680-1730)*, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1994, pp.206-212, 255-277.

85. Díez de Salazar, L.M.: *Ferrierías en Guipúzcoa...*, *op.cit.*, pp.: 267-274.

86. 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.

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. Por ejemplo, en 1625 el francés Alonso Ollo extrajo de Zumaya 170 quintales de hierro sutil en contrapartida de las 400 fanegas de trigo que aportó; en 1623 Luis Gobinau, vecino de Burdeos, extrajo de Guetaria 38 quintales de hierro sutil de lo procedido de 380 fanegas de sal⁸⁷. Es más, incluso, constan casos de recaladas en los puertos guipuzcoanos para comprar hierro de extranjeros que regresaban de otros territorios cantábricos, tras vender víveres a cambio de moneda de vellón. Por ejemplo, en 1620 arribaron a Motrico: Matelin Pison, vecino de Les Sables d'Olonne, procedente desde La Coruña con 24.020 reales de vellón que empleó en la compra de 1.605 docenas de herrajes equinos, 400 millares de clavos y 250 quintales de hierro sutil; Salomon Tomaco, vecino de St. Gilles-Croix-de-Vie, procedente de Vivero (Galicia) con 4.400 reales de vellón que empleó en la compra de 109 quintales de hierro sutil; y Marcos Tomas, de Les Sables d'Olonne, procedente de La Coruña con 8.050 reales de vellón que empleó en la compra de 196 quintales de hierro sutil⁸⁸.

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 1619-XII-24, 1620-IX-28, 1627-V-8, 1627-V-19, 1629-VII-11), que prohibían las importaciones de hierro extranjero y reservaban los mercados peninsulares e indianos para el hierro vasco⁸⁹. Las propias autoridades locales de los puertos estudiados aplicaban también medidas favorables a la 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. Por ejemplo, en 1617 Matelin Duran, vecino de St. Gilles-Croix-de-Vie, que extraía 400 reales en moneda de oro y plata y 138 quintales de hierro sutil «(...) pago por el lastre al señor alcalde dos reales y no mas por llebar mucho fierro y no mas de dos bateladas de piedra (...)»; en cambio su convecino Pedro Bartel que extraía 600 reales en moneda de oro y plata y 142 quintales de hierro sutil, no fue obligado a tomar lastre por no precisarlo⁹⁰.

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. Aparte de este producto siderúrgico se exportan excepcionalmente otros como: de Fuenterrabía 400 libras de acero en 1611 y 16 quintales de hierro carretil en 1657; y de Motrico 63 quintales de hierro planchuela y cuadrado en 1617. Las exportaciones de productos férricos manufacturados, aunque no inexistentes, son también residuales: de Fuenterrabía 28 quintales de clavos y 14 quintales de candiles en 1648 y 200 quintales de arcos de hierro en 1652; de Guetaria 188 docenas de herraje en 1621 y un ancla en 1622; de Zumaya clavos por valor de 550 reales de plata en 1599, 8.500 clavos en 1600, otros 8.500 en 1601, 3.300 en 1602 y 15.000 en 1606; y de Motrico 2.000 clavos en 1600, 201.700 clavos y 750 docenas de herraje en 1615, 15 docenas en 1618, 1.605 docenas de herraje, 400.000 clavos, más otros 5 quintales de la misma especie en 1620 y 253 docenas de herraje en 1622⁹¹.

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

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

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

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

90. AMM, Leg. 197.

91. AMF, C-5-II-6-2. / AMZ, Asuntos Locales: Marina. Ordenanzas, etc., Caja nº159. / 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.

principal mercado de las manufacturas férricas vascas serían las Indias⁹². 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 la industria siderúrgica, a proyectar a principios del siglo XVIII la creación de compañías destinadas a la comercialización de sus productos⁹³. 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 XVII⁹⁴.

3.2. 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 constata una moderada tendencia ascendente hasta la década de los 10 del siglo XVII (Véase los Cuadros 13 y 14 del Apéndice Estadístico). 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 bastimentos⁹⁵. A partir de entonces hasta mediados del siglo XVII el precio medio se mantiene uniforme con pequeñas oscilaciones (Véase los Cuadros 12 y 13 del Apéndice Estadístico); tendencia corroborada también por Carrión⁹⁶.

Los citados autores argumentan que el alza moderado del precio durante la segunda mitad del siglo XVI y su estancamiento a lo largo del XVII, fue 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 (...)*»⁹⁷. 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 anuales precios 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 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.

Urge indagar en las causas por las que la industria siderúrgica guipuzcoana, recuérdese de tecnología «obsoleta» o cuando menos ajena a las principales innovaciones, se permitió el lujo de que no se dispa-

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

93. 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: ALBERDI LONBIDE, X.: «Proyecto de compañía de comercialización del hierro a principios del siglo XVIII», *Historia de Oñati: Siglos XIV-XIX*, Ayuntamiento de Oñati, Oñati, 1999.

94. CARRIÓN ARREGUI, I.M.: «Precios y manufacturas en Gipuzkoa en el siglo XVI: la fabricación de armas de fuego», *La Lucha de Bandos en el País Vasco: de los Parientes Mayores a la Hidalguía Universal*, Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao, 1998, pp. 465-522.

95. *Ibidem*, pp. 515-518. / Díez de SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, *op.cit.*, pp.: 358-362.

96. CARRIÓN ARREGUI, I.M.: «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*, Año IX, nº3, 1991, pp. 481-498.

97. Díez de SALAZAR, L.M.: *Ferrerías en Guipúzcoa...*, *op.cit.*, pp. 351-352.

ran los precios de su producción durante la «revolución de los precios» del siglo XVI, o de que no se hundieran a pesar de la existencia en los mercados europeos del siglo XVII de abundante hierro barato, procedente de Lieja o de Suecia. Puede que el principal factor «estabilizador» del precio de la producción siderúrgica guipuzcoana fuesen los estrechos vínculos existentes entre los intereses ferrones y entre la disposición de la leña y, en suma, sobre su precio, imprescindible para la elaboración del carbón. Aragón Ruano demuestra que 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 1749⁹⁸. 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 1750⁹⁹.

CONCLUSIONES

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

98. ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna. Aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*, Sociedad de Ciencias Aranzadi, San Sebastián, 2001, pp.127-134. En otro trabajo advierte que 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: ARAGÓN RUANO, A.: «La conflictividad en torno al bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: Recorte y apropiación de los usos y bienes concejiles», *VIIª Reunión científica de la Fundación española de Historia Moderna*, Universidad de Castilla-La Mancha, Almagro, 2002.

99. CARRIÓN ARREGUI, I.M.: «Los precios del hierro en Guipúzcoa...», *op.cit.*, pp. 490-491.

APÉNDICE ESTADÍSTICO

Cuadro 1. Número de registros procedentes de puertos franceses

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 Trablade	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
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

A: Motrico / B: Zumaia / C: Deva / D: Guetaria / E: Fuenterrabía

**Cuadro 2. Procedencia de barcos llegados a Deba**

Año	A	B	TOTAL
1620	1 SS		1
1622		1	1
1623		1	1
1624	2	4	6
1626	2	3	5
Total	4/1 SS	9	14

SS: San Sebastián

Cuadro 3. Procedencia de barcos llegados a Guetaria

Año	A	B	TOTAL
1620	9	1 Hol	10
1621	17		17
1622	2		2
1623	6		6
1624	3		3
1626	2		2
Total	9	1 Hol	40

Hol: Holanda

Cuadro 4. Tráfico de mercancías de Guetaria

Año	A	B	C	D
1620	4.680	15	27.117	614
1621	6.795	15,2	43.878	898
1622	400		4.950	45
1623	1.250	16	12.680	400
1624	1.250	17	9.900	360
1626			100	40

A: Número de fanegas de trigo; B: Precio medio;

C: Extraído en reales de plata; D: Número de quintales de hierro sotil

Cuadro 5. Procedencia de barcos llegados a Motrico

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

A: Procedentes de Francia; B: Procedentes de Labort; C: Procedentes del resto de Guipúzcoa; D: Barcos de Motrico

E: Procedentes de otros países; a: San Sebastián; b: Guetaria; c: Zumaya; d: Lequeitio; e: Inglaterra

*: Procedencia desconocida

Cuadro 6. Procedencia de barcos llegados a Fuenterrabía

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

A: Procedentes de Francia; B: Procedentes de Labort; C: Barcos de Fuenterrabía; D: Otras procedencias; a: Inglaterra; b: Vizcaya; c: Asturias; d: Cantabria; *: Procedencia desconocida

Cuadro 7. Procedencia de barcos llegados a Zumaia

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 Ing (3a)	18
1584	5 / 6a		1a	20a	3 Ing (2a / 1g)	35
1585	1 / 1a	1			1 Ing	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 Ing (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 Ing	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 Ing (5a / 1g / 1 SJL) / 1 Por (SJL)	485

A: Procedente de Francia; B: Procedente de Labort; C: Procedente del resto de Guipúzcoa; D: Barcos de Zumaia; E: Otras procedencias a: San Sebastián; b: Motrico; c: Guetaria; d: Ondarroa; e: Fuenterrabía; f: Irún; g: Bermeo; h: Sevilla; SJL: San Juan de Luz Ing: Inglaterra; Por: Portugal; *: Procedencia desconocida



Cuadro 8. Cantidades importadas y precios del trigo en Fuenterrabía

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 9. Cantidades importadas y precios 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			

A: Número de fanegas; B: Precio medio
C: Precios máximos; D: Precios mínimos

Cuadro 10. Cantidades importadas y precios 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 11. Evolución mensual del precio del trigo en Motrico

	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 12. Extracciones en contrapartida de víveres en Fuenterrabía**

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 monetar en reales de plata; F: Porcentaje del valor extraído en hierro sutil

Cuadro 13. Extracciones en contrapartida de víveres en Motrico

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: Precio máximo del quintal de hierro sutil; E: Precio mínimo del quintal de hierro sutil; F: Su valor monetar en reales de plata
 G: Porcentaje del valor extraído en hierro sutil

Cuadro 14. Extracciones en contrapartida de víveres en Zumaya

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: Su valor monetar en reales de plata

E: Porcentaje del valor extraído en hierro sutil