

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

(Clash of interests about the application of the Freight Laws in Gipuzkoa, between the middle of XVIth century and the start of XVIIth century)

Alberdi Lonbide, Xabier

Kale Nagusia, 6, 4.

20800 Zarautz

BIBLID [1136-6834 (2001), 31; 7-19]

El objetivo de este trabajo es indagar sobre los conflictos de intereses generados en el seno de la economía marítima de Gipuzkoa, en torno a la aplicación de las Pragmáticas de Fletes ordenadas por el rey entre los siglos XVI y XVII.

Palabras Clave: Comercio marítimo. Fletes. Legislación. Conflictos.

Lan honen helburua, XVI eta XVII. mendeen artean, Gipuzkoako itsas ekonomiaren baitan, erregeak agindutako pleiteei buruzko legediaren inguruan sortutako interes desberdinen arteko gatazken ikerketa da.

Giltz-Hitzak: Itsas merkataritza. Pleitak. Legeria. Gatazkek.

Cette investigation veut connaître les conflits á interets produites autour la application des Pragmatiques á flets donné par le roy, dans le économie maritime á Gipuzkoa entre la XVI. ème et XVII. ème siécles.

Mots Clés: Commerce maritime. Frets. Législation. Conflits.

INTRODUCCIÓN*

Habitualmente se sostiene que, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, se inició en España una crisis que afectó a su economía, en general, y a la economía marítima, en particular. La historiografía vasca, y en especial la guipuzcoana, coincide también en esta opinión. Durante el siglo XVI se desarrolló en el País Vasco atlántico-peninsular (Bizkaia y Gipuzkoa) un modelo económico, que trataba de suplir las deficiencias de su agricultura con un importante desarrollo de los sectores secundario y terciario. Se habla de un modelo económico “inducido del exterior”, o de “País de acarreo”, para definir este fenómeno¹. Por tanto, se trataba de un país en que las actividades marítimas y su evolución ejercían una crucial influencia en su devenir económico.

Los estudiosos de la historia económica vasca señalan que las diversas actividades, que conformaban la economía marítima vasco-peninsular, se fueron sumiendo en un cúmulo creciente de dificultades, cuando no en una crisis generalizada, a partir de la segunda mitad del siglo XVI. Se han considerado diversas causas que explican este proceso. La mayoría de los historiadores coinciden en señalar las nefastas consecuencias que la política imperial y las guerras produjeron en el normal desenvolvimiento del tráfico comercial en el atlántico europeo. Entre otras, se deben indicar las graves consecuencias provocadas por los continuos embargos de naves civiles para la Armada, las levas de marinería, el desarrollo creciente del corso y la piratería, el cierre de puertos y rutas, etc.².

Además de estos factores de origen externo, se han planteado otros, de carácter interno, que afectaban al conjunto de la monarquía, como la retirada del capital castellano del comercio noratlántico, fruto de las dificultades bélicas y de la bancarrota de la Hacienda Real³, o las alzas de los precios que provocaron la contracción de la demanda de manufacturas⁴.

* Becario del Programa de Formación de Investigadores del Departamento de Educación, Universidades e Investigación del Gobierno Vasco.

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

2. AZPIAZU ELORZA, J. A. *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzkoanos*. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Gipuzkoa, 1990, pp. 84-86. / BARKHAM, M. La construcción naval en Zumaia, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil. En: *Itsasoa*, t.III. San Sebastián: Etor, 1984, pág. 241. / BILBAO, L. M. op. cit., pp. 134-143. / FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. op. cit. p. 31. / GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid: Editorial Naval, 1988. / HUXLEY, S. - BARKHAM, M. Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c.1540-c.1630). En: *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n.1. San Sebastián: Museo Naval, 1996, p. 375. / HUXLEY, S. Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713. En: *Itsasoa*, t.III. San Sebastián: Etor, 1984, pp. 132-133. / LAPEYRE, H. *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1981, pp. 185-187.

3. AZPIAZU ELORZA, J. A. op. cit., pp. 84-86. / BILBAO, L. M. op. cit. / GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. op. cit. / HUXLEY, S. op. cit.

4. FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. op. cit., p. 31.

También hacen hincapié en otros factores que afectaban más directamente a las provincias vascas, como la pérdida de competitividad de sus productos siderúrgicos y de su flota mercante en Europa⁵, ya que las flotas francesa, holandesa, etc., ofrecían sus servicios por tarifas, o fletes mucho menores.

En cuanto a los fletes, algunos tratadistas consideran que las Pragmáticas sobre fletes que la Corona emitió, y que se analizarán en este trabajo, constituyeron una de las causas de la recesión comercial⁶. Lo cierto es que, tal como afirman autores ya citados, como Azpiazu Elorza o Gómez-Centurión, se constata el escaso cumplimiento de esta normativa, por lo que sus efectos no pudieron ser tan dramáticos.

De todas maneras, los conflictos de intereses generados en torno a la elaboración, la modificación y la aplicación de la normativa sobre la preferencia de los fletes, constituyen un importante medio para indagar en torno a algunas de las razones de la tan mencionada crisis. Azpiazu Elorza ya puso de manifiesto las graves consecuencias que experimentaron los propietarios de barcos grandes de Gipuzkoa, debido a la preferencia de los mercaderes y aseguradores por los barcos menores y extranjeros⁷.

El objetivo de este trabajo consiste en estudiar dichos intereses contrapuestos, con el propósito de conocer en qué medida condicionaron la evolución de la economía marítima guipuzcoana entre la segunda mitad del siglo XVI y principios del XVII. Es éste un factor que escasamente ha sido tomado en consideración por la historiografía, pero que es esencial para conocer la mencionada evolución.

1. PROCESO DE GESTACIÓN DE LA LEGISLACIÓN SOBRE PREFERENCIA DE FLETES, Y DE SU ADECUACIÓN A LOS DISTINTOS INTERESES

A partir, sobre todo, de la segunda mitad del siglo XVI la Corona emitió diversas leyes que regulaban los fletes. Estas normas proteccionistas, denominadas en la época como Pragmáticas, otorgaban la preferencia, a la hora de recibir carga o flete, a las naves naturales y de mayores dimensiones, sobre las embarcaciones extranjeras o de menor tamaño.

El propósito de la Corona con esta normativa era el de disponer de una importante y adecuada flota mercante, de la que echar mano en caso de

5. BILBAO, L. M. op. cit. / FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. op. cit. / GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. op. cit. / HARING, C. H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México: F.C.E., 1979. / HUXLEY, S. - BARKHAM, M. op. cit.

6. Díez de Salazar considera que provocaron el traslado de los comerciantes extranjeros, principales clientes del hierro vasco, desde los puertos vasco-peninsulares a los de Lapurdi. DÍEZ DE SALAZAR, L. M. *Ferrerías en Guipúzcoa (ss. XIV-XVI)*. San Sebastián: Haramburu, 1983, pp. 323-324.

7. AZPIAZU ELORZA, J. A. op. cit., pp. 87-88.

necesidades bélicas. Las autoridades municipales y provinciales de Gipuzkoa, por su parte, promovieron diversas medidas con objeto de adecuar estas normas a sus intereses.

Este interés de la Corona por fomentar los barcos naturales y de gran porte, se inició a principios del siglo XVI. En 1500 los Reyes Católicos emitieron una Real Provisión ordenando que los navíos naturales fueran preferidos a los extranjeros⁸. En junio de 1511 doña Juana ordenaba que fuesen preferidas las naos mayores a las menores en las exportaciones al extranjero. Tal como se expresa en dicha Real Cédula, ante los intentos de los dueños de las carabelas y navíos pequeños por revocarla, los propietarios de las grandes naos de Bizkaia solicitaron su confirmación, que fue otorgada en octubre del mismo año⁹.

Por tanto, ya desde sus orígenes esta legislación fue motivo de serias confrontaciones entre intereses contrapuestos. De todas maneras, debido, quizás, a que aún las necesidades bélicas de la Corona no eran tan acuciantes como lo serían durante la segunda mitad del siglo, a lo largo de la primera mitad del siglo no se reprodujeron más normas en este sentido. Al contrario, la Corona concedió privilegios a diversas entidades públicas y privadas eximiéndolas de la aplicación de las Pragmáticas. Destaca, sobre todo, la exención concedida a Hondarribi en atención a los destrozos sufridos en la guerra contra Francia.

Privilegios de exención, que con el tiempo se fueron extendiendo. Así, Carlos I, en 1551, tras confirmar por una Real Cédula el privilegio de Hondarribi¹⁰, emitió una Real Provisión extendiéndola a la comunidad de Pasai Donibane y a la universidad de Lezo, ambas pertenecientes a la jurisdicción de Hondarribi y ubicadas en el puerto de Pasaia, el de mayor importancia comercial de la Provincia¹¹. En 1558, a petición de la Provincia, el rey autorizó mediante una Real Cédula que los franceses pudiesen extraer en sus barcos lo procedido de los bastimentos que hubiesen aportado, en mercaderías lícitas¹².

Esta actitud permisiva de la Corona cambió radicalmente a partir de la segunda mitad del siglo XVI. Se inició así una dinámica, en la que las sucesivas publicaciones de leyes o Pragmáticas, otorgando la preferencia de fletes a los barcos naturales y mayores, fueron seguidas por intensas gestiones por parte de las autoridades de la Provincia, que condujeron a una adecuación, suavización e incluso derogación, según los casos, de las mismas.

8. Archivo General de Gipuzkoa, JD IM, 2-12-5 (P3D4). En lo sucesivo los fondos de este archivo se citarán con las siglas AGG.

9. AGG, CO LCI, 53 (1563).

10. AGG, CO ECI, 684 (1588). Nuevamente confirmada en 1555: AGG, CO LCI, 52 (1598).

11. AGG, CO LCI, 53 (1562).

12. AGG, JD IM, 1-10-18 (P4D3).

Coincidiendo con el progresivo aumento de la conflictividad en el norte europeo, ya en 1561 Felipe II emitió una Real Cédula ordenando el cumplimiento de las Pragmáticas¹³. En 1563, por medio de una Real Provisión, que pretendía el fomento de la construcción naval, volvió a hacer hincapié en el cumplimiento de las Pragmáticas¹⁴. Al principio los procuradores junteros de las villas de Gipuzkoa coincidían con la Corona en que, entre otras razones, la decadencia de la construcción naval y de la marina se debía al incumplimiento de las Pragmáticas de fletes, tal como lo expresaron en un memorial redactado por los reunidos en las Juntas Generales de Zarautz, en 1564¹⁵.

Sin embargo en años posteriores, esta apreciación variaría radicalmente. En 1568, se publicó una Real Provisión actualizando las Pragmáticas de fletes, que constituiría la base legislativa de toda la posterior reglamentación de los transportes marítimos. En ella se autorizaba a los extranjeros, que acudiesen con víveres a los puertos de la Corona, extraer su procedido en mercancías en sus propias naves, cumpliendo una serie de trámites¹⁶. Pero una Real Cédula de 1577 ordenó el cumplimiento íntegro de las Pragmáticas, de modo que los extranjeros de ninguna manera pudiesen recibir fletes. La Diputación de Gipuzkoa, elevó un memorial de protesta, exponiendo que dicha orden suponía la ruina de la economía de la provincia y que los barcos extranjeros eran necesarios para el comercio de Gipuzkoa, pues los naturales en vez de dedicarse a la importación de víveres del extranjero preferían acudir a las grandes pesquerías de Terranova¹⁷.

A partir de las Juntas Generales celebradas en Errenderia, en 1580, se produjo una ruptura en el seno de las autoridades de la Provincia. Por una parte estaban los que abogaban por la íntegra aplicación de las Pragmáticas de 1577, liderados por Errenderia, en defensa, sobre todo, de los intereses de los constructores navales, que preferían construir grandes embarcaciones. Por otra parte, se les oponían los que pretendían su derogación, encabezados por San Sebastián, en atención a los intereses de los comerciantes de la provincia, deseosos de abaratar los precios del transporte mediante la contratación de embarcaciones menores o de extranjeros. Fue esta segunda opinión la que prevaleció, y en consecuencia elevaron al rey un memorial solicitando la autorización de los retornos a los extranjeros, y la promulgación de leyes protectoras de las pesquerías de Terranova, que en su opinión constituían la principal actividad económica-marítima de Gipuzkoa¹⁸.

13. AGG, JD IM, 2-12-12 (P4D9).

14. AGG, CO ECI, 404 (1580).

15. AGG, JD IM, 2-17-5.

16. AGG, CO ECI, 404 (1580).

17. AGG, R.5.

18. DÍEZ DE SALAZAR, L. M. - AYERBE, M. R. *Juntas y Diputaciones de Gipuzkoa*. San Sebastián: Juntas Generales de Gipuzkoa - Diputación Foral de Gipuzkoa, 1990. Rentería 16/26 Abril 1580.

Tras diversas y arduas gestiones en la corte, solicitando la derogación de la Pragmática de 1577 y la puesta en vigor de la de 1568, Felipe II eximió, en 1581 a la Provincia, de la aplicación de la pragmática de 1577, por dos años. Exención que sería prorrogada para otros dos años en 1583 y de nuevo en 1586¹⁹.

Después de esta década de exención, y ante la evidencia de que la Corona no volvería a prorrogarla, en las Juntas Generales de Getaria de 1589, volvió a traslucirse la división de intereses entre las distintas localidades representadas. A propuesta de Getaria, la Junta decidió solicitar al Rey la revocación del privilegio de exención, concedida en 1551, de que gozaba Hondarribi, por constituir una competencia desleal para el resto de los puertos de la provincia. Pero San Sebastián, paralelamente, inició en la Corte gestiones, dirigidas a obtener un idéntico privilegio, siéndole concedida en 1590²⁰. Ello provocó el conflicto entre San Sebastián, principal plaza comercial, y el resto de la Provincia, perjudicada por las ventajas obtenidas por la primera. Tras diversas gestiones por ambas partes, prevalecieron las razones de la Provincia y San Sebastián fue desprovista del privilegio²¹.

De todas maneras, las gestiones y maniobras realizadas durante estos años en la Corte rindieron sus frutos y a partir de 1594 se produjo una suavización de las normas promovidas por la Corona. Efectivamente, Felipe II concedió diversas cédulas autorizando que los extranjeros trajesen libremente los mantenimientos y mercaderías, e incluso que extrajesen lo procedido de dichos productos en dinero. Más tarde, en 1604 Felipe III concedió una Real Cédula limitando la aplicación de las Pragmáticas de fletes a los casos en que el navío que quitase la carga a otro estuviese listo para zarpar en quince días²².

Esta relajación, en cuanto a la aplicación de las Pragmáticas, fue bruscamente interrumpida en 1608, cuando el Rey emitió una Real Cédula ordenando, del mismo modo que en 1577, el íntegro cumplimiento de las Pragmáticas. Una vez más, se reiniciaron las gestiones de la Provincia a favor de su derogación, y de nuevo se produjo el choque de intereses interno, cuando Errendería volvió a apoyar la Real Orden. Pero, en esta ocasión, la nueva orden no contentó del todo a ninguna de las partes, pues uno de sus puntos excluía de la aplicación de la Pragmática, a los navíos menores de 100 toneladas. Es decir a las naves menores de 100 toneladas no les podían quitar sus fletes los barcos de mayor tonelaje, lo cual en la práctica

19. AGG, JD IM, 2-12-12 (P4D9).

20. DÍEZ DE SALAZAR, L. M. - AYERBE, M. R. op. cit. Getaria 14/24 Noviembre 1589. / Azkoitia 7 Enero/10 Febrero 1590. / Tolosa 17 Mayo/4 Agosto 1590.

21. Ibidem. Tolosa 3 Mayo/27 Agosto 1592.

22. AGG, JD IM, 1-10-30 (1594) / JD IM, 1-10-31 (1595) / JD AJI, Impresas 1,30 / JD IM, 1-10-33 (1597) / CO ECI, 912 (1605).

suponía que quedaba sin efecto la Pragmática que favorecía a las naves mayores sobre las pequeñas. De nuevo las gestiones fueron exitosas y la Real Orden fue derogada el mismo año de su publicación, poniéndose en vigor la de 1568²³.

Todas estas gestiones llevadas a cabo desde mediados del siglo XVI en la corte, depararon satisfactorios resultados a los intereses comerciales que las promovieron. En los siguientes años este proceso de adecuación de la legislación se fue ahondando. Así en 1612 las Juntas Generales emitieron un decreto limitando geográficamente la aplicación de las Pragmáticas a los términos de cada puerto, en contra de las diez leguas previstas por las mismas Pragmáticas²⁴. Posteriormente, en 1616 los constructores de navíos de San Sebastián pretendieron la abolición del privilegio de que gozaba Hondarribi, pero sus objetivos no tuvieron éxito²⁵.

2. DESCRIPCIÓN DE LOS INTERESES PROMOTORES DE LA LEGISLACIÓN

A continuación se tratarán de dilucidar cuales eran, tanto los intereses que se hallaban tras las gestiones, conducentes a la elaboración y adecuación de la legislación, como los agentes sociales que las promovían. A tal fin se ha recurrido al estudio de los fondos correspondientes al Tribunal del Corregimiento de Gipuzkoa, (en el que se dirimían, especialmente, los pleitos de segunda instancia), y al de la Real Chancillería de Valladolid. De todos los pleitos conservados, se han localizado en los fondos del Corregimiento 19 pleitos y uno en los de la Chancillería, inscritos cronológicamente entre 1561 y 1615, que específicamente tratan sobre diferencias suscitadas en torno a la aplicación de las normas sobre preferencia de fletes.

En el anterior apartado, por medio del estudio de la legislación, se ha podido constatar que los principales interesados en el incumplimiento de las Pragmáticas eran los comerciantes. Por otra parte, se ha comprobado, implícita y explícitamente, que el cumplimiento de esta normativa fue, si no nulo, muy escaso.

En los pleitos se observa que los comerciantes y dueños de naves pequeñas ingeniaban numerosas tretas para eludir los mandatos de esta legislación. Aplicaban diversas trampas, como falsas ventas de participaciones en la propiedad de las naves a vecinos de Hondarribi, para gozar del privilegio de exención²⁶, o falsificación de los contratos de afletamiento y de

23. AGG, JD IM, 2-12-12 (P4D9) / JD IM, 2-12-21 (P5D17) / CO UCI, 259 (1615).

24. AGG, R.16.

25. AMHondarribi, E-6-V-1-3.

26. AGG, CO LCI, 53 (1562).

los Libros de Soborno o inventarios de carga de los barcos²⁷. Con el propósito de cargar en naves extranjeras solían falsificar los pregones, que se debían realizar en las villas portuarias demandando los servicios de barcos naturales antes de cargar en barcos pequeños o extranjeros²⁸. Fraudes que en cierto modo eran consentidos por las autoridades locales, tal como se desprende del hecho de que las justicias de Hondarribi tan solo en una ocasión, en 1598, emprendieron acciones contra una compra-venta simulada de una zabra²⁹.

Los comerciantes aducían diversas razones para preferir barcos pequeños o de extranjeros. Achacaban diversas desventajas a las grandes naos, por una parte referentes a la navegación: por su gran calado tenían dificultades para acceder a puertos situados en desembocaduras de ríos, no pudiendo acudir a ellas en invierno. Por otra parte, adolecían de otros problemas como pérdidas a consecuencia de las grandes demoras que sufrían completando su cargamento, o en el viaje, pues, en vez de dirigirse a un único destino, realizaban diversas escalas, multiplicando los riesgos naturales y de ataques corsarios. Lo cual suponía un encarecimiento de los premios de los seguros a pagar en cada puerto, cuando no se negaban los aseguradores a asegurarlos por las grandes sumas que debían arriesgar³⁰.

Aunque algunas de estas razones en contra de la aplicación de las Pragmáticas parecen exageradas e interesadas, de ellas se deduce que la principal razón, por la que los comerciantes preferían cargar sus mercaderías en barcos extranjeros o menores, era que exigían menores fletes o precios por el transporte³¹.

27. "(...) por que no asentando escriuano de nao la razon de lo que se paga de fleyt se puede azer mucho fraude y engano porque quando algun opositor ubiere que por mayor quiere lleuar la carga a la nao menor, el tal que tiene tomada la carga como no tiene en el libro asentado quanto lleua de flete por cada cosa podra poner y asentar despues menos de lo que lleua para que el tal opositor pareciendo le poco el flete se aparte de la oposicion (...) y este testigo tiene esperiencia de que quando algunas vezes acaeçe que el maese de nao que carga quando se recela de algun opositor y cautelosamente aze con el cargador que se asiente en su afleytamiento o contrato menos flete de lo que realmente lleua (...)". AGG, CO ECI, 52 (1563).

28. "(...) por no darse los dichos pregones como se deuen siempre se cargan en nauios estrangeros y no en naturales y si los dichos pregones se diesen berdaderamente hauiendo como ay nabios de naturales en la dicha villa de San sebastian pequeñas y grandes una vez que otra ayrian y entenderian en darse los dichos pregones y se opondrian al preferimiento de la carga y por no hazerse mas de la ceremonia del escriuano no se quexan todos los dueños de los dichos nauios naturales de la mala horden que ay y daño que en ello rreciben y de que estan destruidos y no tienen en que ocuparse y se pierde por ello la nauegacion de los naturales (...)". AGG, CO UCI, 259 (1615).

29. AMHondarribi, E-6-V-1-3. De entre todos los cientos de procesos de primera instancia conservados en este archivo, tan sólo éste se produjo como consecuencia de una venta simulada de un barco.

30. AGG, CO ECI, 189 (1570) / CO MCI, 247 (1578) / CO ECI, 404 (1580) / CO ECI, 481 (1581).

31. AGG, JD IM, 2-17-5.

Por otra parte, otra importante razón era que los navíos grandes sufrían importantes demoras de tiempo en su cargazón, en espera de las condiciones meteorológicas y marítimas adecuadas, etc. Demoras que significaban importantes retrasos en la liquidación y capitalización de las mercaderías, lo cual distorsionaba el curso normal de la actividad mercantil. Retrasos y demoras que podían llegar a ser muy importantes, como lo atestigua un Libro o Cuaderno de Sobornos o inventario de carga conservado en un pleito de 1602. Por los datos en él contenidos, se comprueba que la nao “Nuestra Señora de Arançaçu”, construida en Zumaia, estuvo recibiendo carga de diversos mercaderes desde el 25 de octubre de 1599, hasta el 28 de abril de 1600, antes de zarpar a Sevilla, donde fue vendida. Es decir, los comerciantes que primero entregaron sus cargas tuvieron que aguardar más de seis meses a que la nao zarpara y poder así vender sus productos³².

Los barcos pequeños carecían de estos inconvenientes, recibían el cargamento de uno o varios mercaderes concertados y partían lo antes posible hacia un destino concreto, minimizando en lo posible las demoras. En las cartas de afletamiento, otorgadas entre los mercaderes y los maestros de esta embarcaciones, se insertaba una cláusula por la que el maestre se comprometía a zarpar nada más recibida la carga de los mercaderes otorgantes. Condición que también se especifica en diversas cartas de afletamiento impresas, francesas e inglesas, localizadas en diversos pleitos³³.

Se constata, por medio de los pleitos, que entre los comerciantes que operaban en la costa guipuzcoana, el colectivo más interesado en el incumplimiento de las Pragmáticas eran los económicamente más potentes, que además de comerciar por cuenta propia, actuaban como factores de otros grandes comerciantes castellanos y extranjeros. Especialmente se dedicaban a recibir las lanas de los comerciantes foráneos y enviarlas a sus destinos en el extranjero, contratando los servicios de transportistas que ejercieran su misión lo más barata y rápidamente posible.

Estas actividades se concentraban, sobre todo, en dos centros. Por una parte, en Deba destacaban comerciantes-lonjeros, como los Arriola y los Irarrazabal. Entre ellos despuntaba Juan Pérez de Arriola que, al menos, entre 1570 y 1582 era calificado de “factor agente de los mercaderes dueños de sacas de lana”³⁴. Por otra parte, en San Sebastián diversos comerciantes, tanto naturales como extranjeros, se dedicaban a esta actividad, destacando entre todos ellos el linaje de los Beroiz. Al menos, entre 1578 y 1605, Miguel de Beroiz actuó de “Encomendero de los dueños de las lanas”, y en 1615 hallamos a Juan Pérez de Beroiz ejerciendo el mismo oficio³⁵.

32. AGG, CO MCI, 594 (1602).

33. AGG, CO LCI, 53 (1562) / CO ECI, 481 (1582) / CO MCI, 528 (1599). Para las cartas de afletamiento extranjeras: AGG, CO LCI, 260 (1600) / CO LEJ, 861 (1637).

34. AGG, CO ECI, 189 (1570) / CO MCI, 247 (1578) / CO ECI, 404 (1580) / CO ECI, 481 (1582). Sobre las actividades de los Arriola, véase: HUXLEY, S. - BARKHAM, M. Los Arriola..., op. cit.

35. AGG, CO MCI, 247 (1578) / CO ECI, 912 (1605) / CO UCI, 259 (1615).

Otros comerciantes como Andrés de Çauala, lonjero de la Lonja de Maspe, en Deba, o Antonio de Urquiola, vecino de Getaria, actuaban como factores de comerciantes portugueses o vascos, cargando sobre todo hierros para Andalucía y Portugal³⁶.

De todas maneras, teniendo en cuenta que Gipuzkoa constituía uno de los principales centros de construcción naval de la Corona castellana³⁷, y que, por tanto, disponía de gran número de naves de gran tonelaje, paradójicamente, el número de pleitos sobre preferencia de fletes que se trataron en los tribunales del Corregimiento y de la Chancillería, entre la segunda mitad del siglo XVI y principios del XVII, proporcionalmente, son muy poco numerosos. De los miles de pleitos albergados en ambos archivos tan sólo se han localizado 19 pleitos en el primero y uno solamente en el segundo. Escasez que es aún más significativa, si, como antes se ha mencionado, tenemos en cuenta el generalizado incumplimiento de las Pragmáticas y fraudes que se producían.

Además de las pérdidas y extravíos documentales acaecidos a lo largo de la historia, cabe plantearse si no se generaron tantos pleitos cuantos cabría esperar a la vista del número de embarcaciones de gran tonelaje existente. Es decir, los propietarios de las naos grandes carecían de interés por disputar los fletes a los barcos pequeños y extranjeros. En el somero estudio de la legislación sobre fletes, efectuado en el apartado inicial, se ha indicado que las autoridades provinciales en sus memoriales redactados en demanda de una modificación de las Pragmáticas de fletes expresaban, frecuentemente, que la principal actividad naval de la Provincia eran las grandes pesquerías de Terranova, incluso solicitaron medidas de protección en contra de la competencia de los pescadores de Lapurdi (Labort).

Efectivamente, investigadores como Huxley y Barkham en recientes estudios han comprobado que, a partir de 1560 las empresas que se dedicaban a las pesquerías de Terranova experimentaron un importante salto cualitativo, transformándose, en lo que denominan “empresas a gran escala”³⁸.

Es decir, tanto los modestos propietarios y armadores de naos, como los grandes comerciantes preferían armar sus naves para las grandes pesquerías, que sin duda les reportaban mayores beneficios que el transporte de mercancías. Transporte, que progresivamente fue quedando en manos

36. AGG, CO ECI, 205 (1571) / CO LCI, 281 (1603).

37. BARKHAM, M.: La construcción naval..., op. cit., p. 211.

38. Si anteriormente se realizaban empresas de menor envergadura, cuyas capturas eran mixtas (ballenas y bacalao), “*para la década de 1560, y posiblemente antes, las empresas balleneras a Terranova (casi exclusivamente en grandes naos) fueron en gran parte financiadas por dos a cuatro acomodados o acaudalados mercaderes-empresarios, y las empresas bacaladeras (en pequeñas naos de 50 a 250 toneladas) fueron a menudo financiadas por asociaciones de seis a ocho hombres de condición económica modesta o mediana (...)*”. HUXLEY, S. - BARKHAM, M. Los Arriola..., op. cit., p. 357.

de pequeñas naves o extranjeras. Fenómeno que se fue acentuando a medida que se incrementaba la competencia y la conflictividad en el Atlántico europeo.

En concordancia con esta hipótesis, en 11 de los 19 pleitos, correspondientes a los mencionados fondos del Corregimiento, los navíos de grandes dimensiones que pretendían quitar la carga a otros menores en aplicación de las Pragmáticas, eran embarcaciones recién construidas, en muchas ocasiones sin estar aún debidamente aparejadas y pertrechadas. Se trataba, por tanto, de casos en que sus dueños necesitaban urgentemente obtener beneficios de sus naves, para suplir las fuertes inversiones realizadas. Apreciación que adquiere mayor relieve, si tenemos en cuenta que 7 de los 11 procesos en cuestión correspondían a navíos de gran tonelaje, destinados a su venta en Sevilla o Cádiz, que buscaban carga con la que cubrir los gastos del traslado a Andalucía³⁹.

En cierto modo, para los grandes navíos el transporte de mercancías consistía en una actividad alternativa a las que, en principio, estaban destinadas. Así, en otro pleito distinto de los 11, Joan Lopez de Rieçu, dueño de una nao, pretendió quitar los cargamentos de lana a diversos navíos franceses, tras volver a Pasaia después de ser asaltado en su viaje hacia Terranova por corsarios que le apresaron todas las vituallas necesarias para los meses de pesca. Su propósito era suplir sus pérdidas transportando a Francia las referidas lanas⁴⁰.

La actitud de las autoridades locales y provinciales de Gipuzkoa tampoco era muy favorable a la aplicación de las Pragmáticas, tal como se ha puesto de relieve en el apartado anterior. A pesar del alto índice de fraudes, entre todos los procesos estudiados en este trabajo, tan sólo en una ocasión actuaron las autoridades judiciales de oficio. Concretamente, en 1588 Joanes de Echalar, Sagramentero del concejo de San Sebastián, acusó a Pierres de Bocal, vecino de San Juan de Luz, de haber descargado las barricas de grasa traídas en su nao desde Terranova, en un bajel suyo para conducirlos a San Juan de Luz, violando las Pragmáticas que prohibían cargar en barcos extranjeros habiendo naturales y el privilegio de San Sebastián que prohibía comerciar en el puerto de Pasaia.

Evidentemente el principal propósito de la villa era el de hacer valer este privilegio, que durante siglos fue aplicado férreamente contra los intereses de los vecinos y comerciantes de otras localidades situadas en dicho puerto, como eran Errenderia, Lezo, Pasai Donibane, etc., aún sabiendo que en esta ocasión, tal como alegó el demandado, no hubo acto de comercio, sino tan sólo de transporte de unas mercancías propias del demandado de un

39. AGG, CO ECI, 6 (1560) / CO ECI, 189 (1570) / CO ECI, 205 (1571) / CO ECI, 404 (1580) / CO ECI, 465 (1582) / CO ECI, 481 (1582) / CO MEJ, 162 (1585) / CO MCI, 377 (1587) / CO ECI, 684 (1588) / CO UCI, 102 (1601) / CO MCI, 730 (1605).

40. CO UCI, 259 (1615).

lugar a otro. Intuyendo, quizás, que dicha acusación no prosperaría, pero queriendo imponer un castigo ejemplar, para que nadie osase de nuevo a comerciar e incluso a cargar y descargar navíos en Pasaia, le acusaron también de contravenir las Pragmáticas de fletes, por cuya razón fue condenado a la pérdida de la mercancía y del bajel⁴¹.

3. CONSECUENCIAS

Las consecuencias, de esta actitud contraria al cumplimiento de las Pragmáticas de fletes, observada en la mayoría de los agentes de la economía marítima guipuzcoana, fueron cruciales para la futura evolución de las actividades navales. La preponderante preferencia de los comerciantes por los barcos pequeños y extranjeros, y el interés de los propietarios y armadores de los grandes navíos por actividades, consideradas más lucrativas, como las pesquerías de Terranova, provocaron que, progresivamente, fueran las naves menores y extranjeras las que monopolizaran las rutas comerciales. Mientras los grandes comerciantes naturales consideraban innecesario invertir en grandes navíos propios para transportar sus productos, en países como Holanda e Inglaterra, se produjo una tendencia opuesta, de manera que, durante el siglo XVII, progresivamente, monopolizaron las rutas nortatlánticas⁴².

Efectivamente, este proceso de sustitución se acentuó a lo largo del siglo XVII, de manera que la progresiva irrupción de transportistas y comerciantes extranjeros provocó que incluso las pequeñas naves fueran sustituidas. Así, en 1627 las Juntas Generales confirmaron un decreto ordenando que las pinazas naturales (las menores embarcaciones dedicadas al transporte) fuesen preferidas a las de los extranjeros y a las de vecinos de otros territorios de la Corona⁴³.

Sustitución que también se operó en rutas tradicionalmente dominadas por transportistas naturales. De manera que en las Juntas Generales de 1645 se decretó que los comerciantes, en contra de lo que usaban, cargasen sus productos destinados a Andalucía en barcos naturales⁴⁴.

Las consecuencias derivadas de este fenómeno, alcanzaron también a otras actividades navales. Entre ellas destaca la construcción naval, que, ante la reducción de la demanda de barcos para fines comerciales, experimentó importantes transformaciones, tendentes a la concentración de la

41. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Escribanía Zarandona y Wals, Pleitos Olvidados, C1359-1 L287.

42. STRADLING, Robert A. *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra Europea, 1568-1668*, Madrid: Editorial Cátedra, 1992; pp. 45-46.

43. AGG, R.20.

44. AGG, R.26.

actividad en los astilleros más importantes y a su especialización en la construcción de grandes naves, destinadas a la Armada o a su venta en Andalucía para la Carrera de Indias⁴⁵.

CONCLUSIONES

De todo lo expuesto se deduce que, además de otros factores, los intereses económicos de los principales grupos que controlaban el comercio y transporte marítimo de Gipuzkoa, ejercieron una influencia crucial en la ulterior evolución de su economía marítima.

En cuanto al transporte naval, primero los grandes navíos y después los pequeños, fueron sustituidos, progresivamente, por los extranjeros en las principales rutas comerciales. Proceso acaecido, como consecuencia de la preferencia de los comerciantes por fletar navíos pequeños, y en especial extranjeros, y por el desinterés de los dueños de los barcos mayores por las actividades de transporte, consideradas de segundo orden o sustitutivas de otras más lucrativas.

45. ODRIÓZOLA, M. L. La industria naval Guipuzcoana (1650-1730): ¿Crisis o auge del sector? En: GARATE, M. - MARTÍN, P. (eds.) *Economía y Empresa en el norte de España*. San Sebastián, 1994, pp. 19-58.