

El puerto de San Sebastián y su cofradía de mareantes de Santa Catalina (1450-1550)

José Damián González Arce (Universidad de Murcia)

Joaquín Gil Sáez (Centro de Profesores y Recursos Murcia II)

[84]

Resumen

Durante el final de la Edad Media y principio de la Moderna el puerto de San Sebastián adquirió una importancia mercantil relativa que hasta ahora había sido poco tenida en cuenta. La misma fue alcanzada gracias a los privilegios reales concedidos a la villa y al propio fondeadero; a la relevancia comercial e influencia política de la cofradía de Santa Catalina (navieros y mercaderes) que lo gestionó; y a las completas instalaciones portuarias con las que contó, realizadas en piedra, así como a los aranceles de muellaje que sostuvieron tales construcciones. Tanto es así, que dicho surgidero fue el modelo a seguir por otros puertos cantábricos que buscaron desarrollar su actividad económica.

Palabras clave

Puertos, Cofradías, Historia económica

Códigos JEL

N5, N2

Abstract

During the end of the Middle Ages and the early Modern period the port of San Sebastian acquired a relative commercial importance which had been unknown so far. This importance was obtained for different reasons, not only for the royal privileges granted to the town and the anchorage itself, but also for the commercial relevance and the political influence of the Santa Catalina guild (shipowners and merchants) which managed the port. Some other reasons to consider are the complete port installations built with stones and also the pier duties which could mainly afford and maintain these buildings. For all the things mentioned above, in some way this port became the model to follow by other Cantabrian ports that aimed to develop its economic activity.

Key words

Ports, Guilds, Economic History

JEL Codes

N5, N2

El puerto de San Sebastián y su cofradía de mareantes de Santa Catalina (1450-1550)¹

[Fecha de recepción del original: 02-08-2011 ; versión definitiva 14-11-2011]

José Damián González Arce (Universidad de Murcia)

Joquín Gil Sáez (Centro de Profesores y Recursos Murcia II)

1. Introducción

Como señala A. Guimerá, aunque existen excelentes trabajos sobre los puertos atlánticos españoles, relativos a diferentes disciplinas, como la Geografía, la Historia, la Historia Económica, la Arquitectura o la Ingeniería, queda mucho por hacer en este campo. Además, tales estudios adolecen de excesiva parcialidad y localismo o se limitan a aspectos concretos, casi siempre centrados en la actividad económica, olvidando relacionar los establecimientos portuarios con las ciudades donde se hallaron radicados. De manera que hay que abundar en una línea de investigación en la que, junto a los aspectos tradicionales, se profundice en el análisis de los protagonistas de las ciudades portuarias –la gente–, haciendo uso de la Historia Social, la de la Cultura o la de la Antropología. Esto es, dar una visión integradora de los embarcaderos y de las ciudades portuarias de carácter interdisciplinar, internacional y en la larga duración; de donde surgirán nuevos interrogantes que el historiador habrá de abordar, tales como qué es un puerto, en qué consiste un sistema portuario, qué es su zona de influencia, cuáles sus funciones, etcétera².

¹ Este artículo ha sido realizado en el marco de los proyectos HUM 2007-60331/HIST, titulado "Granada y la Corona de Castilla: Hacienda y Fiscalidad (1485-1570)", cuyo investigador principal es Ángel Galán Sánchez, profesor de la Universidad de Málaga, y HAR2009-11108, titulado "De la Hacienda Medieval a la Hacienda Moderna: gasto y deuda pública en la Castilla de los siglos XV a XVI (1420-1532)", cuyo investigador principal es Juan Manuel Carretero Zamora, profesor de la Universidad Complutense de Madrid. Queremos agradecer a los evaluadores sus oportunas sugerencias, que han contribuido a mejorar la versión final del mismo.

² Guimerá (1996) y (2006).

[86]

Este trabajo sigue esta línea de investigación, pues en él se analiza la aparición y desarrollo de un embarcadero fundamental para el comercio cantábrico del período preindustrial, al tiempo que se relaciona el momento de mayor esplendor y actividad del surgidero con el grupo social y la institución que lo hicieron posible, la cofradía de mercaderes local; de la que igualmente abordaremos su estructura, sus intereses económicos, su actuación política y sus relaciones con otros grupos sociales y con las instituciones de gobierno.

El de San Sebastián es el gran desconocido entre los puertos vascos de finales de la Edad Media y temprana Edad Moderna, por tres motivos principales. El primero, la escasa documentación conservada del período, debido a los diversos incendios sufridos por la villa a lo largo de los siglos, que arrasaron sus archivos locales. El segundo, la mayor importancia alcanzada en el ámbito mercantil por Bilbao, lo que ha eclipsado el estudio de los surgideros donostiarras. El tercero, la especialización y auge pesquero de otros muchos fondeaderos vascongados, cuyas cofradías de pescadores son mejor conocidas.

No obstante, la visión tradicional que se tiene de los atracaderos donostiarras – Santa Catalina (en la desembocadura del Urumea) y La Concha– como de segundo orden tras el de Bilbao, especializados en la exportación del hierro de su zona y de la lana navarra, gracias a unas exenciones de diezmo que, cuando tocaron a su fin dieron al traste con su relativa pujanza, mientras que el de Pasajes se habría dedicado a dar cobijo a la flota de guerra, habrá de ser matizada. El reciente hallazgo de casi 70 contratos de fletamento relativos a los puertos vascos durante la primera mitad del siglo XVI, únicos conocidos para el período, va a ser decisivo para ello; pues casi la mitad corresponden a San Sebastián, y muestran una pujanza mercantil que nada tiene que envidiar a Bilbao. En ese mismo sentido apunta otra documentación inédita sobre intercambios comerciales y actividades corsarias con centro en el amarradero de la villa y por parte de sus vecinos, en este caso para la segunda mitad del siglo XV³.

Sin embargo, dejaremos para otra ocasión el análisis de esa documentación y nos centraremos en exponer las bases materiales en las que se asentó el desarrollo del que fue el principal surgidero vasco hasta que Bilbao le arrebató esta primacía. Esto es, los privilegios reales concedidos a la localidad para su desarrollo económico; la cofradía de Santa Catalina de mareantes (maestros de navío y pilotos) y mercaderes, propietaria de las instalaciones portuarias; y, por último, las infraestructuras de las mismas y las rentas para sus construcción y mantenimiento.

³ El tráfico mercantil de los puertos guipuzcoanos es muy poco conocido hasta bien entrado el siglo XVI. Algunos datos seriados para 1563 muestran que el volumen del comercio donostiarra era muy inferior al bilbaíno, hasta 10 veces menor, y hablan de un puerto pesquero y de exportación de hierro y lana (Priotti, 2003, p. 195). Sin embargo, un primer análisis de los antedichos contratos de fletamento, de los que nos ocupamos en otro trabajo en curso, muestra que, si bien no varía mucho la composición cualitativa del tráfico mercantil, aunque casi no se contienen productos relativos a la actividad pesquera, sí parece que habrá de ser revisada su importancia cuantitativa, al menos por lo que respecta a su volumen y variedad de destinos en comparación con Bilbao.

2. Mercedes y privilegios

La localidad de San Sebastián nació para ser el embarcadero de Navarra. Hacia 1180 Sancho VI le otorgó los fueros que habían servido para repoblar Jaca y Estella. A este derecho local se añadieron los usos marítimos de las leyes de Olerón. El nuevo marco jurídico adaptaba a la navegación marítima la franqueza de lezda de que gozaban los vecinos de Jaca; lo que se tradujo, con el tiempo, en una exención de portazgo para los donostiarros, si bien en el texto foral quedan recogidos los derechos a exigir a los no avencindados. Con este derecho local se garantizó, a esta villa de realengo, el desarrollo de la pesca y del comercio, mediante una serie de privilegios, normas procesales, fiscales y militares que estimularon dichas actividades. Hacia 1200 la población, como el resto de la provincia de Guipúzcoa, pasó a Castilla, convirtiéndose así en el fondeadero de un reino en expansión y no ya de un decadente territorio con un futuro incierto. A las rutas comerciales navarras se unieron ahora las del interior castellano, que confluían en Burgos y Vitoria y desembocaban en el que era el principal puerto del Cantábrico oriental⁴.

En los reinados de Fernando III y Alfonso X la exención local de portazgo para los vecinos fue ampliada a toda Castilla, excepto Sevilla, Toledo y Murcia. Privilegio luego confirmado por los reyes posteriores, que también implicó la supresión de otros derechos; como el prebostazgo de Bilbao, tras un pleito mantenido por San Sebastián en 1514⁵.

Esta exención de portazgo se extendió a varias localidades costeras vizcaínas, que obtuvieron además, hacia 1334, que en la aduana de Sevilla sólo debiesen abonar los mismos derechos que los genoveses, catalanes y bayoneses; esto es, el 5% en concepto de almojarifazgo por la introducción de mercancías. San Sebastián también consiguió esta rebaja que en 1343 recibió Guetaria, por privilegio de Alfonso XI, en recompensa por los servicios prestados en las guerras contra los musulmanes. Además, esta localidad gozaba del derecho local de San Sebastián, y mostró al monarca documentos según los cuales dicha villa también disfrutaba de la citada reducción arancelaria⁶. Más adelante, en 1345, el mencionado rey concedió a San Sebastián que no le fuesen embarcados sus navíos, ni siquiera para el servicio real, pues la misma había enviado voluntariamente algunas embarcaciones para colaborar en el cerco de Algeciras de 1340; aunque ya gozaba de un privilegio previo de Fernando IV, confirmado por los regentes de Alfonso XI en 1318, en ese mismo sentido. De nuevo, tras el incendio de 1489, los Re-

⁴ Artola (2004), pp. 16-17; Díaz (2003), pp. 136-137; Martín (2002); García (1995), pp. 358-359.

⁵ García (2005), p. 275; Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez (1991), pp. 82-120; sobre el prebostazgo de Bilbao, González (2010b), pp. 183-184. El fuero de San Sebastián sirvió para repoblar un amplio territorio costero y se otorgó a numerosas villas. Entre otras a Fuenterrabía (1203), donde en tiempos de Alfonso X (1280) la exención de portazgo era la de todo pecho y pedido, excepto diezmo, según consta en una serie de confirmaciones hasta el reinado de los Reyes Católicos (Archivo General de Simancas [AGS], Registro General del Sello [RGS], 1488-02, 1). En 1256 era Motrico la que obtenía las libertades y franquezas de San Sebastián, entre ellas la exención de portazgo (Archivo de la Real Chancillería de Valladolid [ARChV], Pergaminos, 2, 5).

⁶ Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez (1991), pp. 71-82; González (2010a). Archivo del Museo Naval Madrid [AMNM], Manuscritos, 78, 7.

yes Católicos otorgaron a la localidad varias mercedes durante 25 años, como el no embargo de naves y el que no tuviesen que prestar servicio militar obligatorio⁷.

[88]

Enrique IV concedió a Donosti que, puesto que la villa carecía de trigo y no se podía cultivar este cereal en su jurisdicción, por su orografía montañosa, toda embarcación extranjera que acudiese a por hierro primero debía introducir trigo y otros suministros. Sin embargo, como en la localidad se habían construido muchos navíos, en tiempos de los Reyes Católicos los forasteros usaban los de los vecinos para exportar hierro sin importar grano, de manera que el Concejo solicitó en 1491 que los extranjeros importasen cereal por el mismo valor que el hierro sacado, independientemente de las naves en que lo hiciesen; lo que les fue concedido. Hacia 1498 los monarcas fueron informados de que la principal actividad económica donostiarra era el trato con hierro, que los vecinos solían cargar en sus propios barcos para llevarlo a otras partes, trayendo de retorno mantenimientos; no obstante, recientemente algunos foráneos embarcaban el hierro para la exportación sin introducir vituallas, motivo por el cual el Concejo redactó varias ordenanzas. Entre ellas, prohibió a los extraños, a los que no fuesen vecinos ni moradores de la villa, que comprasen hierro en cantidad inferior a los 50 quintales, salvo si introducían pan en la misma; en cuyo caso podrían mercar tanto hierro como trigo introdujesen. El hierro adquirido por encima de los 50 quintales debía ser exportado en las embarcaciones de los vecinos, o de lo contrario abonaría una tasa de 10 maravedís (mrs.) por quintal. El Concejo solicitó confirmación real de estas ordenanzas y los soberanos demandaron información al corregidor de Guipúzcoa, que debía ser remitida al Consejo Real⁸.

3. La cofradía de Santa Catalina

A diferencia de otras poblaciones costeras cantábricas, en cuyas cofradías de mareantes se agrupaban tanto los pescadores como los armadores locales, y, a veces, hasta los mercaderes, la potencia comercial de San Sebastián la llevó a ser la única de todas ellas que contó con dos corporaciones diferenciadas, la cofradía de San Pedro, de pescadores, y la de Santa Catalina, de navieros y mercaderes. En San Vicente de la Barquera su confraternidad de pescadores daba cabida también a los patrones de barco dedicados total o parcialmente al transporte de mercancías, como en las restantes villas del Cantábrico oriental, pero contó con una de mercaderes diferenciada de la de mareantes. Por su parte, la de Santiago de Bilbao acogió únicamente a navieros y comerciantes, pues la pesca local no fue de gran relevancia. De modo que San Sebastián fue la única localidad donde las principales actividades marítimas, pesca y transporte comercial, tu-

⁷ De manera que cuando en 1502 los soberanos requirieron la carabela del donostiarra Machín Gordo se hizo preciso asentar con él un acuerdo. No obstante, la vigencia de estas mercedes era relativa, como lo demuestra que la villa, pese a la exención, debió participar en 1497, junto a otras, en la armada para traer a la archiduquesa Margarita, esposa del príncipe Juan (AGS, Cámara de Castilla [CC], Cédulas, 6, 23, 2 y 6, 24, 2; RGS, 1495-05, 93; 1497-01, 304).

⁸ AGS, RGS, 1491-06, 25; 1498-07, 178. El Concejo de Bilbao había elaborado ordenanzas similares a las anteriores en cuanto a las restricciones de adquisición de hierro por los forasteros, y desde tiempos de Enrique III los vecinos contaban con exclusividad en su embarque (González, 2009, pp. 79-86).

vieron la suficiente importancia económica como para contar con corporaciones diferenciadas⁹.

En este trabajo nos ocuparemos únicamente de la cofradía donostiarra de maestros, pilotos y mercaderes, o de Santa Catalina, porque la de pescadores de San Pedro ya ha sido tratada junto al resto de corporaciones pesqueras castellanas en un trabajo reciente¹⁰. No obstante, haremos referencia a ésta cuando el análisis de la primera así lo requiera. La cual tomó su nombre del puerto de Santa Catalina, en la desembocadura del Urumea, que durante los siglos XII y XIII fue el de mayor importancia en la localidad, frente al de La Concha y al de Pasajes.

[89]

No sabemos cuándo fue fundada, pero debió de estar activa a mediados del siglo XV y seguir, por tanto, un camino paralelo a la de pescadores, como ahora veremos. Esta última tuvo continuidad hasta el siglo XIX, mientras que la de armadores y mercaderes se transformó en un Consulado de mar en 1682; aunque, como ocurriera previamente con las universidades de mercaderes de Burgos y Bilbao, la precedente cofradía-gremio continuó existiendo dentro del Consulado.

Cuando San Sebastián precisó de un fondeadero de mayor calado, la cofradía costeó en La Concha primero un guarda mar y luego el muelle (cai), al abrigo del monte Urgull; de modo que en el mismo se descargaba el cereal y se cargaba la mena de mineral de hierro, que en gabarras y a través del Urumea y del puerto de Santa Catalina, que quedó como fluvial, era llevado a los barcos anclados en La Concha para su exportación¹¹.

3.1. Primeras informaciones

En 1460 Enrique IV remitió una provisión en la que señalaba que algunas personas de San Sebastián realizaban ayuntamientos en forma de cofradías, como la de San Pedro, en la que sus mayores y socios se juramentaban para no respetar los mandamientos regios relativos a la localidad, así como para realizar otras acciones contrarias al interés real y al bien público; aunque no prohibió expresamente la citada confraternidad¹². Este protagonismo de la asociación de pescadores al frente de levantamientos de carácter político nos indica que la misma tendría una larga existencia previa, que le había permitido erigirse como cabeza de los intereses populares y representar al común de la villa contra la oligarquía local y el Concejo que estaba en manos de ésta, tal y como desde principios del siglo XV venía ocurriendo con otras cofradías de pescadores en diferentes poblaciones costeras del Cantábrico oriental¹³.

⁹ Erkoreka (1991), p. 48; González (2008b).

¹⁰ González (2011). Las ordenanzas de las cofradías de Santa Catalina y San Pedro son muy parecidas, pues fueron redactadas de forma conjunta tras ser refundadas ambas corporaciones por los Reyes Católicos, en 1489; aunque la normativa de los pescadores fue ampliada en 1491, para una transcripción, Imaz (1944), pp. 80-102; Erkoreka (1991), pp. 461-477; Ayerbe (2007).

¹¹ Banús (1974), pp. 73-75.

¹² González (2008a), pp. 21-22.

¹³ González (2011).

[90]

No disponemos de más información sobre la actividad contestataria de la cofradía de San Pedro durante ese período, ni sobre cómo fue acatada la disposición de un rey que no gozó de mucha autoridad durante su reinado. Pero no debió continuar la conflictividad por mucho tiempo, porque tres años más tarde, en 1463, el monarca visitó la localidad a la que otorgó un derecho de muellaje con el que construir un embarcadero, sobre el que luego volveremos; el cual pertenecía a finales del siglo XV al mayordomo del otro gremio local de mareantes, la cofradía de Santa Catalina de navieros, que por lo tanto controlaba el importante puerto de la villa, aunque desconocemos desde cuándo lo hacía. De este modo, no es exagerado afirmar que hacia mediados del siglo XV ambas corporaciones de mareantes cobraron tal protagonismo, mediante el ejercicio de las principales actividades económicas, como la pesca, el transporte de mercancías y el comercio, que les permitió aspirar a controlar el poder local, incluso el propio Concejo, y desplazar del mismo a la oligarquía terrateniente con la ayuda del común, tal y como estaba ocurriendo en otras poblaciones costeras. Pero, tal vez, de forma más exitosa que en éstas, porque aunque sabemos que algunas cofradías de pescadores como las de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo, Castro Urdiales o Lequeitio alcanzaron cierta participación política en el gobierno local y se situaron al frente del pueblo llano, ninguna de ellas logró tal poder como para amenazar seriamente los intereses de la oligarquía; como sí hubo de ocurrir con las de San Pedro y Santa Catalina en San Sebastián, que fueron por ello disueltas por los Reyes Católicos¹⁴.

Los pescadores donostiarras continuaron protagonizando la conflictividad local en dicho reinado, sin que tengamos detalles al respecto. A ello no sería ajeno que los monarcas confirmasen al Concejo, en 1485, la renta del pesaje del pescado que previamente le había otorgado Enrique III¹⁵, pues, probablemente, su cofradía aspirase a controlar esa exacción, pagada por sus socios, que era parte de los propios municipales. Estos disturbios fueron castigados con diversas sanciones. En 1487 los pescadores de la cofradía fueron multados por los alborotos realizados contra el pesquisidor real, el bachiller Diego Arias de Anaya. Para pagar esta sanción realizaron una derrama entre sus componentes, incluidos los vecinos y pescadores de Pasajes, argumentando que pertenecían a la cofradía y debían contribuir con ellos; a lo que éstos no se mostraron dispuestos, pues alegaron que no habían participado en las algaradas, sino que, antes al contrario, actuaron del lado del pesquisidor. Los monarcas dieron la razón a estos últimos y los eximieron de la contribución¹⁶.

¹⁴ González (2011); García (2005), pp. 277-278; Tena (1995), pp. 119-134.

¹⁵ Esta renta pertenecía a la Corona, que la arrendó por 2.400 mrs. el año 1404 (en el documento dice era de 1404, lo que no es posible) cuando la cedió (AGS, RGS, 1485-07, 43); Tena (2003), p. 137.

¹⁶ Los tumultos fueron tan graves que algunos pescadores fueron conducidos presos a la Corte y el Consejo Real los multó con la enorme suma de 280.000 mrs., la cual nos da idea del delito cometido y del potencial económico de la cofradía, que en parte fue entregada al obispo de Málaga, limosnero real. Luego, los soberanos ordenaron embargar los bienes de los pescadores y su fiador en la cuantía de la parte que quedó sin pagar o, en su defecto, hacerlos presos hasta que resarciesen la deuda. Todavía en 1489 los monarcas debieron apremiar a Tomás de Orendáin, Sebastián de Borroco, Domingo y Francisco de Illarreta, Martín de Mañari, Juan del Río, Juan de Hernani, Miguel de Amezqueta, a los mayordomos y mayoresales de la cofradía y a los restantes pescadores, recordándoles el alboroto, ruido y quebrantamiento de cárcel realizado contra el asisten-

En 1489, tras el grave incendio de la villa, el citado pesquisidor visitó la localidad para su reconstrucción, lo que aprovechó para suprimir las dos cofradías de mareantes, decisión en la que hubieron de pesar las presiones que venían ejerciendo sobre el Concejo, los alborotos de los pescadores contra su persona de años anteriores y que se resistiesen a pagar la multa impuesta a causa de los mismos. Que la cofradía de Santa Catalina fuese disuelta junto con la de pescadores nos indica que ella misma habría tenido similar relevancia en los disturbios urbanos. Es más, el pesquisidor Anaya la anuló porque de los ayuntamientos que en la villa se realizaban en forma de cofradías surgían daños a la cosa pública y sus moradores; lo que nos recuerda la reconvencción de Enrique IV más arriba vista contra la de pescadores. Estas algaradas, realizadas desde tiempo atrás por gentes del común en forma de cofradías, ligas y monipodios contra los oficiales municipales, con la excusa de que sus resoluciones eran dañinas para el pueblo, obligaban a los mismos a ejecutar lo que estas cofradías les imponían, aunque fuese contrario al interés general; hasta el extremo de que los propios jurados concejiles actuaban muchas veces así motu proprio, ante el temor de ser obligados por ellas. De este modo, desde tiempo atrás en la localidad había muchas cofradías cuyos cofrades y mayores acudían a las reuniones del consistorio, de manera que éstas resultaban tumultuosas en perjuicio del regimiento de la población.

[91]

Ambas corporaciones apelaron ante los Reyes Católicos, quienes, atendiendo a sus peticiones, las refundaron, sin duda debido a la importancia económica que revestían para la villa, pero dotándolas de nuevas normativas en las que el asistente, que ya había protagonizado la redacción de unas renovadas ordenanzas concejiles, introdujo medidas cautelares para evitar nuevos intentos de presión sobre el Ayuntamiento. De este modo, los flamantes estatutos resultaron muy similares entre sí.

En su alegato, los cofrades de Santa Catalina recordaron a los monarcas la construcción del muelle portuario; la ventaja de contar con un mayordomo con potestad judicial que resolvía las querellas a modo de mercaderes, esto es, brevemente y sin costas; así como sus obras sociales. Beneficios que habían cesado con su disolución¹⁷. Por ello, los soberanos reconstituyeron la cofradía, a la que, sin embargo no consintieron seguir con sus actividades banderizas (escandalizar, alborotar, cizañar, contradecir o resistirse al Concejo) y solamente la autorizaron a realizar aquellas consideradas beneficiosas; bajo multa de 10.000 mrs. y destierro por dos años, o 30 días de cárcel y el cita-

te, para que terminasen de abonar lo adeudado (AGS, RGS, 1487-11, 24; 1488-01, 180; 1488-02, 83; 1488-03, 202; 1489-01, 282; 1489-07, 299).

¹⁷ Tanto las nuevas ordenanzas de la cofradía de 1489 (González, 1929, III, pp. 341-355; Banús, 1974, pp. 90-101), en cuyo preámbulo se contiene la apelación de la misma, luego confirmadas por Carlos I en 1539, como las de los pescadores (Erkoreka, 1991, pp. 48, 461-477), recogen los hechos que llevaron a su disolución y a la prohibición de las ligas y monipodios de forma genérica; así como también las ordenanzas de la ciudad de ese mismo año, igualmente redactadas por Anaya (Ayerbe, 2006, pp. 23-24, 33-35). Estas cofradías de mareantes debieron de ser más abundantes de lo que hasta ahora sabíamos. Aparte de la de Santa Catalina, de la universidad de Bilbao, las gallegas, las de pescadores que actuaban como tales o una de pilotos vizcaínos de Cádiz, existió otra de mareantes en Palos, bajo la advocación de San Sebastián, a la que en 1495 los Reyes Católicos consintieron elegir un mayordomo (AGS, RGS, 1495-08, 126).

do destierro; y, en caso de levantamientos con heridos entre los miembros del Concejo, pena de muerte¹⁸.

Veamos el contenido de las ordenanzas, a partir de las cuales se organizó desde entonces la corporación que ejerció el control sobre el puerto local.

[92] 3.2. Gobierno y jurisdicción

El regidor sería un mayordomo, a veces llamado mayoral, elegido por un período de un año. El cuarto día de pascua de Resurrección de 1490 los cofrades se reunirían en los arrabales, junto a la iglesia de Santa Catalina, próxima al puerto. Allí, mediante sorteo por insaculación, se extraerían 30 nombres, de entre los cuales se sacaría uno por el mismo procedimiento, que sería designado mayordomo por una anualidad, de pascua a pascua; de los restantes 29, otros dos serían los examinadores de las cuentas del mayordomo saliente. En adelante, los nuevos mayordomos y examinadores anuales se sortearían por el mismo procedimiento a partir de las 27 papeletas restantes, que debían ser custodiadas por el mayordomo electo; sólo ellos podían acudir a dicho sorteo. Este procedimiento se repetiría en el tiempo hasta los 10 años que tardarían en agotarse las 30 papeletas iniciales. Si en ese tiempo muriese alguno de ellos, los que quedasen vivos elegirían por cada fallecido a 10 de entre los restantes cofrades, entre los que se sortearía su sustituto. Agotadas las papeletas se volvería a hacer una junta general con todos los socios, para proceder a un nuevo sorteo y extracción de 30 papeletas. Con estas prevenciones, exactamente iguales a las contempladas en las ordenanzas de pescadores, se pretendían evitar las reuniones multitudinarias que fuesen excusa para nuevos alborotos y algaradas. Desde comienzos del siglo XVI el número de mayordomos anuales se incrementó a dos, tal y como veremos en algunos pleitos posteriores¹⁹.

El mayoral era el encargado de llevar la caja de la cofradía, de recibir los ingresos y abonar los gastos. En cuanto a su contabilidad, en un plazo de seis días desde la expiración de su mandato, éste debía dar las cuentas a los examinadores, tanto de los ingresos como de los gastos, por escrito. Hecho lo cual, éstos debían llamar a dos o tres cofrades maestros de naos para, todos juntos y bajo juramento, examinar esta contabilidad. Si hallaban dilapidaciones de la hacienda de la cofradía, el mayordomo sería condenado por este comité de hombres buenos a restituir lo defraudado, que debía ser entregado al mayoral entrante. Su retribución era de 3.000 mrs. anuales.

Este mayordomo tenía, además de capacidad ejecutiva, potestad judicial para dirimir las querellas, según el modo de mercaderes (sumariamente y sin juicio formal), entre los cofrades maestros y pilotos de nave, en una cuantía de hasta 6.000 mrs. Sus sentencias podrían ser apeladas ante un comité formado por cuatro cofrades mareantes de su elección junto al propio mayordomo, que debían determinar, asimismo sumariamente, tal y como era costumbre de la cofradía. La ejecución de las mismas correría a cargo del preboste local, por mandamiento del mayordomo. Para emplazar a su presen-

¹⁸ En 1494 se llegó a prohibir que se juntasen los vecinos en casas particulares a celebrar la pascua Florida, pues a estos bandos y parentelas acudían personas conocidas (AGS, RGS, 1494-05, 358).

¹⁹ García (1997), pp. 24-26; García (1995), pp. 360-363 y 369-371. Las ordenanzas de la ciudad de 1489 contemplan una forma similar para la elección de los oficios concejiles (Ayerbe, 2006, pp. 15-17).

cia a los querellantes, u otras personas necesarias, contaría con un bedel, designado anualmente, cuyo salario era de 1.000 mrs.

En 1492 el procurador de las cofradías de mareantes (Santa Catalina) y pescadores (San Pedro) se dirigió a los Reyes Católicos recordándoles que a través de las citadas ordenanzas habían dotado de jurisdicción judicial a sus respectivos mayordomos, para que entendiesen en los juicios de hasta 6.000 mrs. de cuantía, en el caso de la primera, y de hasta 3.000, en el de la segunda, *juzgando aquello breuemente e sumariamente*; y que, en caso de que alguna de las partes apelase, tampoco se diese lugar a forma de juicio convencional, con escrituras y escribanos. Sin embargo, algunas personas maliciosas, contra el tenor de dichas ordenanzas, acudían a plantear sus pleitos ante el teniente de corregidor de Guipúzcoa, quien los admitía a trámite, dilatando las causas. De forma que las mencionadas cofradías, puesto que los reyes les habían concedido *la dicha jurisdicción*, les suplicaron amparo al respecto, de manera que los juicios se librasen por sus mayordomos. Los monarcas ordenaron al corregidor que cumpliese lo dispuesto en las ordenanzas. En 1495 los mercaderes, maestros y pilotos donostiarros se dirigieron a un alcalde local para que les aclarase cuál era la jurisdicción de su mayordomo; hasta qué cantidad debía conocer los pleitos; si era provechoso que los navíos anclados en el puerto dejaran sitio a los que venían llenos, para que descargasen; así como sobre otros asuntos. El cual realizó una pesquisa a este respecto elevada ante el Consejo Real. Sin embargo, la misma no resultó determinante sobre si era conveniente al interés real y al bien público que dicho mayordomo gozase de jurisdicción y de capacidad para imponer sanciones y ejecutarlas, así como hasta en qué cantidad podía hacerlo. Mientras que la petición de la cofradía fue que su mayordomo pudiese conocer todos los pleitos y causas que se desatasen entre cualesquiera mareantes, relativos a cosas de la mar, hasta en cuantía de 12.000 mrs.; que la multa a imponer fuese de un marco de plata a cualquier persona de su jurisdicción que no fuese obediente a sus mandamientos, la mitad para la cámara real y la otra para la reparación del muelle; y que las naves vacías dejaran lugar a las cargadas. Los soberanos ordenaron al alcalde entender en el asunto, y determinar si era más conveniente que la citada jurisdicción se ejerciese en exclusiva por el mayordomo o conjuntamente con la justicia local²⁰.

[93]

3.3. Administración del puerto

Todas las naves de los vecinos que atracasen en el mismo, de guerra o comerciales (nada se dice de las de pesca), debían entregar al mayordomo el 1% de sus ganancias, para las misas de la cofradía y mantenimiento del muelle. Tasa que era del 0,5% en caso de apresamientos (*¿corso?*), dejando exento el 25% de la ganancia a criterio del mayordomo; esta cuarta parte, probablemente, eran los beneficios que correspondían a la tripulación. Más adelante veremos el arancel de muellaje al que más arriba nos hemos referido, o tasa a cobrar por cada producto embarcado en las naves atracadas en el puerto; de manera que este gravamen del 0,5-1% se aplicaría solamente a los beneficios obtenidos por los maestros de las naves en concepto de fletamento o alquiler del barco, no al comerciante y sus ganancias, gravadas con el muellaje. Siguiendo los privilegios y ordenanzas anteriores de los mareantes, si las naves (se dice naos, pinazas o barcas, ma-

²⁰ AGS, RGS, 1492-05, 460; 1495-09, 266.

[94]

yores y menores) partían al extranjero, esta tasa que debían abonar sobre el beneficio de los fletes podía ser invertida por los maestros en adquirir artículos que entendieren que aportarían mayores ganancias a la cofradía cuando los llevasen a San Sebastián, como mercancías de retorno, y allí los vendiesen; para ello debían actuar como si se tratase de compras para ellos mismos y dando cuenta de lo actuado a la tripulación, a modo de testigos. Arribada la nave a la villa, el maestro debía hacer entrega de lo adquirido al mayordomo, en pena de 3 coronas para el muelle, más la restitución de lo no entregado²¹. Si a noticia del mayordomo llegaba que se habían encubierto mercancías de extranjeros para pagar menos derechos (posiblemente se refiera a la tasa de muellaje, aunque no se explicita), el mayordomo debía ser creído por su juramento, mientras que los encubridores serían sancionados con 5 coronas de oro para el muelle. Como hemos dicho, las embarcaciones pesqueras estaban exentas de las tasas portuarias antedichas porque debían abonar la quinta parte de los quñones, o porciones en las que se dividían las ganancias de las capturas para ser distribuidas entre los pescadores; el mayordomo de la cofradía de San Pedro debía recaudar este quinto para entregarlo al de Santa Catalina. La administración de los fondos y derechos del muelle por el mismo, así como de los gastos, se debía hacer según los privilegios y la costumbre. Si alguien se resistía a pagarlos, éste debía compelerlo, también según el uso y la costumbre

En 1489, año de refundación de las cofradías de mareantes, los Reyes Católicos, a petición de los nuevos mayordomos designados, se dirigieron a los mayores de los dos años anteriores (de manera que antes de la reforma las figuras rectoras serían mayores y no mayordomos), para que diesen cuentas a los alcaldes de la villa de los bienes y rentas pertenecientes a las mismas (entre ellos, las derivadas del puerto de San Sebastián) que habían recaudado, así como de los gastos efectuados, y que satisficieran los alcances que hubiese pendientes, según las nuevas ordenanzas por ellos dadas. Dichos alcaldes debían determinar también si los gastos y cuentas eran correctos, sin realizar para ello figura de juicio. En 1494 la cofradía de Santa Catalina escribía a los reyes para informarles de que los ingresos con que contaba se destinaban a la construcción de un muelle y otras cosas necesarias, y, como eran considerables, querían que sus cuentas fuesen dadas y verificadas ante el alcalde principal de la localidad. En 1512 el Concejo participaba del lado de la misma en un pleito —que llegó a ser visto por el Consejo Real²²— contra el alcalde Martín Ibáñez de Ibaizábal, que se había opuesto al nombramiento de su mayoral, a causa de las cuentas de la cofradía y del muellaje.

De este modo, la fraternidad, a pesar de las reconvenções de los Reyes Católicos, debido a su poder económico, siguió contando con influencia política, pero ahora del lado del Concejo. Así, en 1514 se sintió con la fuerza suficiente para, de nuevo respaldada por el consistorio, tomarse la revancha contra el alcalde Ibaizábal; frente al que emprendieron otro pleito el mayordomo, maestros, pilotos, mareantes y capitanes de

²¹ Similares disposiciones se contemplan en las ordenanzas de la cofradía de pescadores de Fuenterrabía del año 1491 (nótese la coincidencia de fechas), González (2011). Aparte de los beneficios por flete, tanto el maestro como la tripulación, según algunos contratos de fletamento, tenían derecho a embarcar mercancías propias para negociar con ellas, al margen de las del comerciante fletador de la nave, también en los retornos; parte de ellas serían éstas con destino a la cofradía.

²² AGS, RGS, 1489-06, 263; 1494-02, 160; CC, Pueblos, 17-2, 241, 246, 253-257, 272.

Santa Catalina²³. Al cual acusaron de ser el responsable de los enfrentamientos contra Fuenterrabía, al llevarse de allí naos cargadas de trigo a San Sebastián; de revender trigo en Francia, del que traían a la villa los comerciantes extranjeros; amenazar y apalear a los vecinos que se le oponían en el muelle; sacar oro a Burdeos y otras poblaciones francesas; y hacer arrendar las rentas locales por su hijos, los años que desempeñaba la alcaldía y no podía hacerlo él personalmente. Enviado un pesquisidor a entender en el asunto, halló que en el enfrentamiento contra Fuenterrabía, sobre el que luego volveremos, desatado nueve años atrás, el acusado no tuvo intervención alguna; que, según dijo un testigo, los donostiarras antes se dejarían morir que consentir a los barcos cargados de mies que fuesen a los atracaderos de Fuenterrabía o Pasajes, según los privilegios y ordenanzas locales, que también veremos; y que si el alcalde compraba trigo era porque así lo acostumbraban a hacer los restantes.

[95]

De manera que los demandantes fueron condenados en costas, en la cantidad de 37.305 mrs.; que debían ser ejecutados en los bienes de varios cofrades: Sebastián de Balaza y Juan de Echave, maestros mayordomos de la cofradía se mostraron dispuestos a que se ejecutase en sus posesiones la parte que les cabía pagar prorrateada; el primero, en un solar junto a sus casas; el segundo, en una casa. Alonso de Torres, cofrade, entregó una pila de hierro que tenía en la lonja de la villa; Antón Pérez de la Torre, cofrade, un caserío llamado Iturreta; Esteban de Santiago, maestre y diputado de la cofradía, 120 quintales de hierro que tenía en dicha lonja; y Sebastián de Santander, mayordomo y bolsero, la casa donde vivía; al igual que Martín de Casanova, maestre y diputado. Todos ellos dieron fiadores.

Sin embargo, posteriormente, los antedichos alegaron que en el municipio vivían unos 700 vecinos, de los cuales en la villa había más de 400 mareantes, y que a la mayor parte de ellos les podía caber pagar unos 2 reales de plata; por lo que los siete embargados entregaron cada uno 3 reales, lo que hacía un total de 21, que creían era la parte que les correspondía abonar de las costas. Los cuales intentaron dar al demandado, indicándole que hiciese ejecución de lo restante en las posesiones de los otros cofrades. Éste se negó a aceptarlo ante el teniente de corregidor, y pidió la ejecución de los bienes de los arriba indicados, quienes contestaron que lo hacía por vejarlos y por la enemistad que con ellos tenía.

Más adelante, Juan Miguel de Santiago, hijo de Esteban de Santiago, dijo haber oído que cierto hierro perteneciente a Alonso de Torres y a su padre Esteban, que se encontraba en la lonja, había sido subastado para pagar su deuda y, como nadie había pujado por él, el demandado Martín Ibáñez de Ibaizábal había ofrecido un ducado navarro por quintal, hasta completar los 37.305 mrs.; sin embargo, él estaba dispuesto a pagar 52 chanflones por quintal, hasta llegar a dicha cantidad. A lo que Ibaizábal replicó que este hierro no valía más de lo que él ofreció, y que la oferta de Santiago era maliciosa, con la intención de dilatar el pago de las costas, al ser menor y vivir con su padre, que no tenía dinero suficiente. El corregidor ordenó entregar el hierro a Ibaizábal y advirtió a Juan Miguel que si no se presentaba en tres días su puja sería dada por ninguna. El padre de éste entregó un escrito donde ofrecía la misma cantidad que su hijo. Pagado el

²³ ARChV, Pleitos Civiles, La Puerta, 1.226-4.

demandado con el hierro de Torres y Santiago, éstos le pidieron que les hiciese relación detallada de las costas, para que pudiesen cobrarle a los otros cinco la parte que les correspondía.

[96]

Siguiendo con las ordenanzas de 1489, ningún navío podía arrojar lastre dentro del circuito que formaba el muelle, sin licencia del mayordomo, en pena de 100 mrs.; tampoco se podía arrojar dentro del mismo cai, bajo multa de un florín de oro para reparación del muelle; la misma que se impondría por echarlo sobre éste, siempre que no se retirase en el plazo de dos días, más las costas de quitarlo, de lo que se encargaría el mayoral. Si el lastre o suciedad eran arrojados por un individuo, no por un barco, éste debía retirarlos asimismo en el plazo de dos días, en pena de una corona de oro, para las obras del cai. Si la suciedad eran tripas u otros desechos del pescado, la multa sería de 10 mrs. Tampoco se podían arrojar anclas dentro del muelle, esto es, fondear naves, desde la boca del esperón hacia adentro, en pena de otra corona. Las naves pequeñas amarradas al muelle debían dejar sitio a las grandes, para que atracasen paralelas al mismo, mientras que las primeras serían atadas a estas segundas. Si no era así, y la grande no reclamaba sitio para el atraque, debía amarrarse hacia la Atalaya sin pegar sus costados al cai. Si no era respetada esta ordenanza la pena sería considerable, 10 florines, de nuevo con destino al muelle, pues fue redactada para prevenir daños en los navíos, además de indemnizar al damnificado. Los barcos amarrados perpendiculares al cai, hacia la Atalaya, debían estar seguros, de lo contrario tenían que asegurarse con cuerdas a los asegurados paralelos al muelle. Las embarcaciones viejas no aptas para navegar no podían permanecer en el cai, pues ocupaban los mejores lugares y a veces no dejaban sitio para otras; si allí estaban más de 20 días el mayordomo podía desguazarlas, venderlas y usar la ganancia en las obras del muelle; también podía ordenar al dueño que reparase su nave, o en su defecto la retirase, dándole plazo para ello.

3.4. Otros aspectos

Las ordenanzas contemplan igualmente algunos extremos laborales. De modo que cuando los mareantes o marineros prometiesen embarcarse en el buque de un maestro de la villa y no cumpliesen su palabra sin justificación, deberían ser sancionados con cinco coronas de oro por vez; la mitad para el maestro y tripulación de la nave, y la otra para el mantenimiento del muelle. Las embarcaciones de los vecinos o de extraños ancladas en los puertos locales no podían estibar ni desestibar durante las fiestas de guardar, sin licencia de los vicarios de las iglesias de Santa María y Santa Catalina, las dos sedes gremiales, en pena de 200 mrs. para dichas obras del muelle²⁴.

²⁴ La primera sede de la cofradía habría sido la iglesia de Santa Catalina, junto al antiguo puerto del Urumea, pero cuando se construyó el nuevo de La Concha se trasladó a la de Santa María, que estaba cercana al mismo, sin perderse el contacto con la anterior iglesia. Ambas habrían recibido algún tipo de ingreso de la cofradía, se habla de un 2% de los sueldos y cargas, del producto de ciertas multas, así como del diezmo del hierro embarcado. En 1494 el mayordomo de la iglesia de Santa María tuvo unas palabras con otro vecino sobre las rentas de la misma, el cual le propinó una bofetada y, para escapar a la justicia, se refugió en la de Santa Catalina; por tal motivo, este último bien pudo pertenecer a la cofradía de mareantes (Banús, 1974, pp. 74, 83-85; AGS; RGS, 1495-05, 427). En Bilbao los mercaderes pagan el "dinero de Dios", una especie de diezmo eclesiástico, así como ciertos derechos a las iglesias de Santiago, San Antón y ciertas ermitas (González, 2009, pp. 82, 87, 89).

En cuanto a los aspectos píos y mutualistas. Los monarcas consintieron en estas ordenanzas, a súplica de los cofrades, mantener las dos misas semanales que se celebraban por los mareantes locales; una de ellas había de coincidir con la festividad de Santa Catalina, la otra se diría los viernes. Ambas debían ser sufragadas por el mayoral. Quien, cuando un asociado cayese en la indigencia, por vejez, enfermedad o lesión, podía demandar limosna de los restantes cofrades, que podían entregarla voluntariamente, sin ser compelidos a ello, como anteriormente. En caso de deceso, la asistencia al sepelio también sería voluntaria, sin pena por realizar tal reunión.

[97]

4. Instalaciones portuarias

San Sebastián contó en el período que nos ocupa con cuatro instalaciones portuarias. Ya hemos hablado de la más antigua, el amarradero de Santa Catalina, junto a la iglesia del mismo nombre y la desembocadura del Urumea, el cual sirvió para la distribución del hierro proveniente de las herrerías interiores, situadas en el valle de dicho río. Los más importantes surgideros fueron los dos de La Concha, sobre todo el puerto mayor, a resguardo del monte Urgull; mientras que un fondeadero de barcas de pesca, o puerto chico, se encontraría en la actual playa de Ondarreta. El cuarto atracadero fue el de Pasajes²⁵.

4.1. La Concha

Como hemos visto más arriba, en 1463 Enrique IV concedió un privilegio a San Sebastián para que pudiese exigir un derecho de muellaje con el que construir un embarcadero. Tasas que a finales del siglo XV eran percibidas por el mayordomo de la cofradía de de Santa Catalina de navieros²⁶. El argumento del rey fue que el puerto carecía de muelle, lo que ponía en peligro las estibas y desestibas de los barcos y flotas que a él arribaban, y por ello dejaban de acudir a la villa mercaderes extranjeros, lo que la amenazaba de ruina y despoblación. De manera que el Concejo comenzó las obras del citado cai al tiempo que requirió de Juan II que le otorgase un derecho para sufragarlo; lo que le concedió en ciertas cantidades y por tiempo limitado. Que no bastaron para enjugar las deudas contraídas por la localidad ni para finalizar la obra, por lo que ésta solicitó de Enrique IV una ampliación de las tasas, a exigir sólo a los extranjeros, así como su carácter perpetuo. El monarca accedió a esta petición, y concedió el muellaje a la villa de forma indefinida. El cual podía, no obstante, ser arrendado o enajenado a terceros, lo que, en un momento indeterminado, el Concejo habría hecho en favor de la cofradía de

²⁵ Tena (2003), p. 137, y (2008), pp. 19-21. En Santa Catalina había un puente sobre el Urumea, sostenido con el 10% del pescado capturado en los puertos grande y chico de La Concha (Ayerbe, 2006, p. 48).

²⁶ AMNM, Manuscritos, 80, documento 1; aparte de esta copia del siglo XIX, el mayordomo, de la cofradía de Santa Catalina, Sebastián de Santander, hizo sacar al escribano donostiarra Pedro de Sagastizar otro traslado del arancel de 1463, que se conserva en el archivo de Lequeitio (Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez, 1992, pp. 175-180). El arancel de finales del siglo XV se encuentra en el Archivo Municipal de Rentería (Crespo y otros, 1997, II, pp. 161-163; García, 2005, pp. 279-280), que, como sabemos, compartía la explotación económica de la bahía de Pasajes con San Sebastián, y a la que los Reyes Católicos dieron el mismo derecho de muellaje con el que contaba ésta, también para reparar su puerto. Durante el siglo XVII la cofradía de Santa Catalina seguía percibiendo ingresos procedentes del muellaje, en algunos casos por encima de los 850 ducados anuales (Ciriquiain, 1986, p. 124).

[98]

Santa Catalina, no sabemos a cambio de qué contraprestaciones o si fue, simplemente, gracias al poder de la misma. Se conservan dos versiones de este arancel, la de 1463 y otra de finales del siglo XV, que, a pesar de contener prácticamente las mismas mercancías que el primero, presenta tasas más elevadas, lo que indica una actualización del mismo, debido a que, por efecto de la inflación de precios, habrían quedado desfasados los derechos exigidos, que eran de carácter fijo y no porcentual.

En 1528 Carlos I concedía el derecho y arancel de muellaje del puerto de San Sebastián al de Castro Urdiales, para que con estos ingresos el mayordomo del Concejo reparase y mantuviese en adelante el “cai” (muelle) y “contracai” del mismo. Las tasas de dicho arancel son las de 1463, y no las de la actualización de finales del siglo XV. Por lo visto, algo parecido ocurrió con los surgideros de Laredo, Lequeitio, Guetaria, y puede que también con Bermeo y Motrico, con lo que la localidad donostiarra habría sido tomada como modelo para la restauración portuaria de la costa cantábrica oriental en la primera mitad del siglo XVI²⁷.

En 1477 la villa informó a los Reyes Católicos de que habían destinado grandes sumas a hacer una cerca con almenas para su defensa, por lo que solicitó poder exigir una imposición sobre la carne, hierro, acero, paños, pescado y otras cosas para finalizar dicha fortificación; los monarcas encomendaron al corregidor entender en el asunto. Hacia 1485 esta sisa se había transformado en un derecho de lonja y pesaje sobre los artículos comerciales, que había dado lugar a un pleito, pues desde el reinado de Enrique IV estaba prohibido demandar nuevas imposiciones locales sin autorización real. Aunque los monarcas permitieron su exigencia, para sufragar los gastos edilicios, sin embargo moderaron sus tasas. Al implantarse la nueva renta de la lonja, y puesto que los derechos demandados en la misma eran muy similares a los contenidos en el muellaje (véase cuadro 1), para que la superposición de ambas tasas no causase problemas legales, sería cuando el Concejo cediese el segundo a la cofradía de mareantes, encargada desde entonces de la construcción y mantenimiento del puerto, mientras que el consistorio destinaba el derecho de la lonja a las murallas. De nuevo, en 1487, la villa alegó tener grandes deudas por los gastos hechos en las guerras contra los franceses y carecer de propios, por lo que solicitó poder exigir una nueva sisa sobre el consumo minorista; los reyes encargaron un informe al pesquisador Arias de Anaya. En 1493 el Concejo solicitó

²⁷ AMNM, Manuscritos, 80, documento 2. El documento de 1528 fue copiado a petición del Concejo de Guetaria, con el propósito de obtener este derecho y arancel, tal y como también lo consiguieron anteriormente Laredo y Lequeitio, a fin de reparar su puerto, lo que le fue otorgado en 1539. Previamente, en 1452 Juan II había concedido al Concejo de Guetaria, para costear la construcción de unos muros de cal y canto que actuaran de guarda mares en el embarcadero, que pudiese arrendar la pesca con traína en su costa, que antes era libre. Estos documentos se conservaban en el Archivo de Guetaria, de donde fueron transcritos en el siglo XIX, como los anteriores. En 1487 el Concejo de Guetaria solicitó de los Reyes Católicos que le concediesen alguna imposición sobre los barcos y mercancías que llegaban a su fondeadero, para poder sufragar el edificio y muelle que estaba construyendo en el mismo desde hacía 10 años (AGS, RGS, 1487-04, 69). Otros surgideros también contaron con rentas para su construcción o reparación; los derechos exigidos en el de Bermeo se conservaban en el archivo de Bilbao, cuya universidad de mercaderes era la titular del puerto (Guiard, 1913, pp. 85-86); en Castro Urdiales se exigía sisa; en Lequeitio, *nasaje* y, a comienzos del siglo XVI, un impuesto extraordinario, mientras que en 1520 la casa del muelle, donde estaba la lonja, pasó con sus rentas al Concejo, cedida por la cofradía de mareantes de S. Pedro, que la había edificado y que por ello debía ser compensada (Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez, 1992, pp. 182-187, 220-224, 616-643, 720-724, 869-874, 876).

a los reyes poder actualizar las tasas de la lonja. Mientras que dos años más tarde éstos eran informados de que el arancel de la misma era muy dañoso para los extranjeros y muchos de ellos dejaban de acudir a la villa con sus buques y mercancías; por ello el Ayuntamiento solicitó rebajar éste y el del peso, que solamente fuesen exigidos estos derechos a los que vendiesen en la villa, y, que en ésta no hubiese otros pesos; lo que le fue concedido²⁸.

[99]

Tras la construcción del muelle de piedra en el puerto mayor a mediados del siglo XV, la cofradía estuvo encargada de su mantenimiento y ampliación. Hacia 1520 entablaba un pleito, que en 1521 llegó a la Chancillería de Valladolid en grado de apelación, con el cantero Pedro de Lorreaga, natural de Asteasu (Guipúzcoa), que había trabajado en el cai del embarcadero²⁹. Sin embargo, no le había sido respetado el contrato y la obra fue entregada contra su voluntad a otros canteros, que no la terminaron correctamente, por lo que el mar había derribado parte de dicho muelle. Lorreaga solicitó del rey que el Concejo y los mayordomos encargados de la labor respetasen lo acordado acerca de la edificación y le diesen personas que supiesen de tal actividad para concluir-la. Tras dicha petición, el Consejo Real libró una provisión para que el corregidor de Guipúzcoa llamase a las partes y proveyese al respecto, haciendo cumplimiento de justicia. Para ello fueron nombrados peritos por ambos lados, que determinaron que el demandante había cumplido debidamente con su trabajo, había finalizado correctamente el muelle y debía cobrar sus honorarios. Sin embargo, el mayoral de la cofradía de Santa Catalina había puesto dilaciones para no abonarlos, aprovechándose de que era pobre y carecía de recursos para pleitear, tal y como quedó probado mediante sentencias arbitrarias y el examen que sobre el asunto se había efectuado. Por lo que solicitó al teniente de corregidor que hiciese justicia.

El cual emplazó al Concejo y a los mayordomos de la cofradía encargados del cai y muelle. Mandamiento que fue notificado al mayordomo Juan Bono Jaimar, mientras que el maestro demandante presentó un escrito en el que alegaba que hacía unos 10 años, más o menos (hacia 1510), que la cofradía le había encargado la obra del muelle según ciertas condiciones contractuales que incluían unos honorarios de 75 florines de oro de 30 chanflones por brazada construida, según constaba por escritura pública que asimismo mostró. No obstante, como el asiento de la obra era defectuoso, él, con acuerdo de la villa y de la cofradía, decidió obrar el muelle de otra forma más sólida y costosa, haciendo la pared más gruesa desde los cimientos hacia arriba, así como más alta, y excavando además la cimentación más profundamente en el agua; mejoras que le serían abonadas según dictamen de maestros no parciales. De forma que según las nuevas condiciones había erigido 34,5 brazadas con su pretil y escaleras, y había cimentado un trozo más. Sin embargo, más adelante la cofradía le quitó la obra sin pagarle lo edificado, ni la grúa que había construido, que le había costado 70 ducados, ni la piedra que tenía labrada, por valor de más de otros 50, y se había desecho una barca que allí tenía, que valía otros tantos. De manera que en numerosas ocasiones reclamó que le pagasen los

²⁸ Rentería, aparte de la gabela de muellaje, también obtuvo de los Reyes Católicos una lonja como la de San Sebastián, con sus derechos. AGS, RGS, 1477-02, 286; 1487-03, 100; 1493-07, 91; 1495-09, 267. Crespo, Cruz y Gómez, 1997, II, pp. 45-46, 87-91, 159-166.

²⁹ ARChV, Ejecutorias, 352-50.

75 florines por brazada, la estimación de los cimientos, la mejoría de la obra, a criterio de los dos hombres imparciales, que debía ser de 22 ducados por brazada, la grúa, la piedra y la barca, pero no habían querido hacerlo sin acudir a juicio.

[100]

Por su parte, el mayordomo de la cofradía respondió que era el maestro el que no había cumplido el contrato, que no había hecho las 34,5 brazadas conforme al primer acuerdo, sino, en todo caso, sólo 16. Que luego fue suscrito el segundo contrato con las mejoras consistentes en algunas gradas que se hiciesen más hacia el interior del mar; las cuales los peritos independientes habían estimado en 14 brazadas. Cuyo precio y valor había sido abonado al maestro, de forma que quedaba muy poco por pagarle. Mientras que el valor de la piedra había entrado en la estimación de los peritos; la grúa estaba a cargo del artesano, pues la cofradía nunca se había encargado de ella ni de su custodia; y el batel se lo había llevado del surgidero hacia el puerto chico. De modo que, en todo caso, era el maestro el que había abandonado la obra contra el criterio de la cofradía, que le había rogado que la continuase, según el contrato suscrito y sin ser inculpado por la misma; sobre todo una de las gradas que se había quedado a medio hacer, que le pidieron finalizase antes del invierno. Y, como no lo hizo, habían entregado la obra a otros canteros, pero antes de que pudiesen acabarla fue derribada por una tempestad.

Finalmente, el corregidor dio sentencia definitiva, en la que halló que el cantero demandante había probado correctamente su demanda, mientras que la cofradía no aportó pruebas que la eximiesen. De modo que la condenó a pagar al primero las brazadas de piedra que obró en el muelle conforme al primer contrato, esto es, a 75 florines por cada una, así como 22 ducados más por brazada, según el segundo; amén de la grúa (50 ducados), la barca (30) y la piedra (10). Para determinar las brazadas construidas las partes debían diputar cada una un cantero experto de fuera de la villa; reservándose el corregidor poder nombrar un tercero. También condenó a la cofradía a pagar las costas del proceso. Esta sentencia de 1520 fue confirmada por la Chancillería, en 1521, y por Carlos I, al año siguiente.

A partir de 1512, el Consulado de Burgos impuso, mediante una ordenanza, que la mitad de las mercancías que saliesen de la costa cantábrica se embarcasen en navíos de más de 200 toneles, en sintonía con una pragmática real de 1495 que daba preferencia de flete a las naves mayores, lo que llevó a largas disputas con Bilbao, cuyo puerto no estaba adaptado para barcos de gran tonelaje³⁰.

Sin embargo, San Sebastián, que se encontraba en el mismo caso, había obtenido hacia 1531 licencia real para que durante seis años las naves de sus vecinos pudiesen ser fletadas independientemente de su tamaño, sin tener en cuenta la pragmática, mientras construían un nuevo muelle; la cual les fue prorrogada en 1537, por tres años más; en tanto que en 1542 se le ampliaba por otros seis; en 1548, por cuatro; en 1552, por otros tantos; en 1555, por seis; igual que en 1561; y en 1576, por dos. De modo que en 1578 el Concejo solicitó prórroga por otros seis, en atención a los gastos realizados en el muelle y en la fortificación de la villa, obras que, debido a su envergadura, todavía no habían sido finalizadas, pues ni siquiera habían subido las piedras por encima del nivel del agua. Con esa prórroga continuaría la construcción de barcos en su astillero por los

³⁰ González (2009), pp. 92-94; Enríquez, Hidalgo de Cisneros, Lorente y Martínez (1992), pp. 708-713.

vecinos, que los podrían fletar sin que otros más grandes tuviesen preferencia, lo que redundaría en beneficios para la localidad con los que costear las edificaciones, tanto las portuarias como las de fortificación, al ser la principal plaza en la frontera con Francia. También se habían plantado en los montes anualmente 10.000 árboles por el consistorio y 4.400 por particulares, a buen seguro para proveer de madera a los astilleros y a las construcciones del puerto³¹.

En el informe elevado ante el Consejo Real para que evaluase si debía conceder la prórroga, se contiene que el contramuelle tenía de largo, desde la mota hasta la punta redonda, 88 codos, 20 de ancho, en la parte baja, y 12 de alto, con un pretil encima de la misma longitud, en forma de muro de 6,5 codos de alto y 4,5 de ancho. Parte del cual había sido derribado por una marejada, la noche de Santa Lucía; en concreto 68 codos de largo, 20 de ancho y 12 de alto. Mientras que lo que se estaba construyendo con piedra echadera medía 53, 38 y 6 codos, y había de subir hasta los 14, con 20 de ancho; y lo que faltaba por hacer desde la piedra echadera hasta el bocal del muelle tenía de largo 183 codos y debía tener de ancho 38, con una altura de 18, aunque a partir de los 12 la anchura sería sólo de 20. Además, se debía construir un paso desde la muralla de la villa hasta la otra punta donde se debía hacer el bocal del muelle, de 430 codos, 30 de ancho hasta los 4,5 de alto, y de ahí hasta los 12, 20 codos de ancho; derribándose la torre antigua, para erigir otra en el muro nuevo de 30 codos de alto, por 61 de ancho y 2 de grueso. Asimismo, se alegó que el muelle existente se hallaba saturado, mientras que el nuevo protegería a las murallas de la ciudad de los golpes de mar; que las naves construidas por los vecinos se encontraban entre las más grandes y fuertes, pues ninguna bajaba de los 300 toneladas, y llegaban hasta las 500-600; y que su mayor negocio era la pesca en Terranova, donde se requerían embarcaciones grandes. Finalmente el Concejo solicitó que esta prórroga se convirtiese en una merced perpetua, como la tenía Fuenterrabía³².

Esta serie de obras fueron las que configuraron la fisionomía del puerto mayor de La Concha, que en 1548 era descrito por Pedro Medina. Quien habla de un embarcadero

³¹ Los astilleros locales no construyeron únicamente barcos para los vecinos o los naturales del reino, sino también para extranjeros. Como los hechos en 1498 para dos ingleses, dos carabelas, una de 90 toneles y la otra de 55, que les fueron embargadas antes de ser botadas, porque no se podían sacar embarcaciones del reino sin licencia real; los Reyes Católicos ordenaron pregonar que se habían construido tales buques para que fuesen adquiridos por sus naturales, de los que, como no encontraron comprador, se autorizó su salida a los propietarios ingleses. No obstante, la fabricación de naves para extranjeros debía contar con licencia concejil. San Sebastián no sólo exportó barcos, sino también puertos o muelles de puertos; de modo que cuando Laredo decidió edificar un cai de piedra hacia 1498 se lo encargó al cantero donostiarra Martín Sánchez de Ampuero, que, sin duda, tendría experiencia por haber trabajado en el amarradero local (AGS, RGS, 1498-10, 254; 1498-12, 62; Ayerbe, 2006, p. 68). Sobre los astilleros, Tena (2008), pp. 21-22; Azpiazu (2008), pp. 55-58.

³² AGS, CC, Pueblos, 17-2, 245. El documento carece de datación, pero lo podemos situar en esta segunda mitad del siglo XVI porque el Consejo Real ordenó que el corregidor de Guipúzcoa y Cristóbal de Barros informasen al respecto. Este último fue el artífice de la organización técnica de la armada de Lepanto y de la Invencible, de un informe sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica, así como el encargado de comunicar a las autoridades guipuzcoanas la disposición real de preferencia de las embarcaciones grandes sobre las pequeñas; lo que era un arma de doble filo, pues si eran más aptas para la guerra, sin embargo, también menos maniobrables para el comercio, sus dueños arriesgaban más si eran hundidas y no podían fondear sino en puertos de mayor calado, que como vemos no era el caso del donostiarra (Enríquez y Sesmero, 2000, p. 386).

grande y muy bueno que salía del pie del monte Urgull, donde atracaban los buques del comercio nacional e internacional; el cual contaba con una torre para arbolar y desarbolar las velas de los palos de las naves; así como con un contramuelle, que arrancaba de la playa para formar con el muelle la boca de la dársena que se abría al sur³³.

[102] 4.2. Pasajes

El tercer surgidero donostiarra fue el de Pasajes, en la ría de igual nombre. La cual tuvo que compartir la villa con Fuenterrabía primero, tras su fundación a comienzos del siglo XIII, y con Rentería después, fundada en 1320. Las relaciones con las nuevas localidades vecinas no fueron buenas y se sucedieron los pleitos por el control del fondeadero, porque San Sebastián siempre consideró suyo todo el espacio marítimo del puerto, tanto el sumergido como lo que flotase sobre las aguas³⁴. Hacia 1479 estaba concluyendo uno contra Rentería, por el aprovechamiento del puerto y de las aguas del Oyarzun. Más adelante, en el reinado de los Reyes Católicos se produjeron ruidos y muertes en los enfrentamientos contra Fuenterrabía, por lo que los monarcas ordenaron la intervención del capitán general de Navarra para que hiciese justicia, lo que en 1506 no había realizado todavía, debido a lo prolijo del proceso, según se quejó ante la reina Juana el Concejo donostiarra; ni aun en 1510. Al año siguiente, 1511, comenzó un pleito a este respecto³⁵.

San Sebastián no vivió únicamente enfrentamientos con los concejos limítrofes por el puerto y bahía de Pasajes, sino también con los vecinos del mismo, que a finales del siglo XV eran unos 120. El cual, a pesar de pertenecer a la jurisdicción donostiarra, contaba con su propio concejo, que se quejó en 1497 ante los Reyes Católicos de que el de San Sebastián no les consentía cargar o descargar sus mercancías (pescado, cereal, sal...) sin su licencia, de lo contrario las daban por perdidas; el grano para su mantenimiento no lo podían introducir por mar, sino por tierra, procedente de Donosti; además, todo el pescado debía ser llevado a vender a la villa matriz. Y ello a pesar de que los pescadores de Pasajes habían abandonado la cofradía donostiarra de San Pedro, por lo que habían sido prendados. Estos y otros agravios dieron lugar a una serie de pleitos entre ambas localidades. En su favor los pasaitarras alegaron que estaban edificando uno de los mejores puertos de Castilla; lo que, sin duda, causó la rivalidad con San Sebastián y que ésta tomase represalias sobre dicho lugar. Por su parte, los donostiarras arguyeron,

³³ Ciriquiain (1986), pp. 124-125. Para un compendio de los planos y vistas del puerto de San Sebastián en tiempos preindustriales, Usaín (2008). Para algunos estudios sobre el intercambio comercial de San Sebastián, y otros puertos vascos, aspectos que exceden la temática del presente trabajo, Tena (2008), pp. 23-30; Azpiazu (2008), pp. 48-76, (1990) y (2003); Arízaga (1988) y (2008); Arízaga y Fernández (2001); Arízaga y Bochaca (2003), pp. 45-50; Inclán (2005), pp. 34-78; Priotti (1993), (1995), (2001) y (2005); García de Cortázar (1973) y (2004); Barkham (2003); Huxley (1987); Bilbao (2003); Bilbao y Lanza (2009).

³⁴ Tena (2008), pp. 20, 36-39; Arízaga (2005), pp. 45-46, y (1988), pp. 29-31. Desde 1388 Rentería contaba con exención de sisas y otros derechos, excepto los reales, en las mercancías que sus vecinos transportasen por el embarcadero de Pasajes, lo que dio lugar a numerosos pleitos entre ambas partes, aparte de los enfrentamientos por los límites territoriales y marítimos (Crespo, Cruz y Gómez, 1997, I, pp. 8-16, 20, 33-44, 48-51, 84-105, 178-195; II, pp. 20-79); asuntos en los que no podemos abundar y que no están directamente relacionados con el puerto de La Concha, que es sobre el que se centra este estudio.

³⁵ AGS, RGS, 1479-08, 93; 1480-01, 77; CC, Pueblos, 17-2, 247-248.

entre otros aspectos, que si les habían tomado árboles de sus huertas a los pasaitarras era para reparar la torre defensiva del puerto de Pasajes; y que la licencia para autorizar la estiba y desestiba en el mismo la tenían por privilegios de uso inmemorial, así como por estatutos y ordenanzas antiguas; lo mismo que con arreglo al abastecimiento de víveres de las aldeas de su jurisdicción, que sólo podían provenir de la villa matriz. Entre las muchas presiones ejercidas por Donosti contra Pasaia, para que no interpusiese el pleito o que no declarasen sus testigos, estuvo la de encarcelar a algunos de sus vecinos; otra fue la de exigirle una suma desorbitada, 40 ducados cuando le correspondían 15, por la contribución de la hoguera (¿lumbre del faro de la villa?, el cual se encontraba sobre el monte Urgull y era administrado por la cofradía de pescadores), que, como no pagaron, les fueron tomados en forma de las tejas de sus casas, así como en otros bienes muebles y raíces³⁶.

[103]

Según las ordenanzas locales, desde tiempo inmemorial, al menos la mitad de las vituallas llevadas a la villa debían ser descargadas y vendidas en su puerto, y por tanto no podían serlo al completo en Pasajes directamente, salvo por los vecinos de Oyarzun; en el cual las descargas de abastecimientos debían ser autorizadas por los alcaldes y regidores donostiarras³⁷. En 1505 comenzó un pleito, que llegó en grado de apelación a la Chancillería de Valladolid, interpuesto por el Concejo de San Sebastián contra unos mercaderes ingleses que atracaron una carabela de 80 toneles cargada de pescado en el fondeadero pasaitarra. En el mismo se contiene el origen de esta ordenanza municipal, a partir de una sentencia de Enrique II, de 1376, según la cual el que descargase allí abastecimientos sería penado con 200.000 mrs. para el Concejo donostiarra. Tal y como constaba entre la documentación presentada en otros procesos contra Fuenterrabía³⁸.

5. Conclusión

Resulta evidente que muchos de los elementos asociados a la historia y economía del puerto de San Sebastián durante el tránsito del siglo XV al XVI no constituyen una excepcionalidad. Las mercedes y privilegios reales, los conflictos urbanos por el control político, las rivalidades comerciales entre concejos cercanos, etc., son fenómenos comunes en la época. Aunque, tal vez, lo excepcional fuese la intensidad que alcanzaron y que todos confluyesen en una misma localidad. Además de éstos, otros hechos sí podemos calificarlos de excepcionales, como la existencia de dos cofradías de mareantes diferenciadas, la de San Pedro (de pescadores) y la de Santa Catalina (de navieros y mercaderes); o de destacados, como el alto grado de enfrentamiento político entre dichas cofradías y el Concejo, lo que llevó a los Reyes Católicos a su suspensión por el excesivo poder y protagonismo alcanzados.

El análisis de estos elementos, vistos además en detalle, como el arancel de muelle y del propio puerto en manos de la cofradía de Santa Catalina desde finales del siglo XV; las obras en piedra del embarcadero de La Concha, y las referencias a los otros

³⁶ AGS, 1497-04, 175; 1497-06, 308, 318, 320-321; 1498-02, 141-142, 167-168, 170-171.

³⁷ Ayerbe (2006), pp. 56-60, 62-63.

³⁸ ARChV, Ejecutorias, 201-61.

fondeaderos; la cuantía de las multas a las que fueron condenados los cofrades en diversos pleitos... nos da idea de la importancia mercantil del amarradero de San Sebastián, a la que coadyuvó la ubicación estratégica de la localidad, como punto de entrada y salida de rutas comerciales navarras y castellanas, así como que se tratase de un puerto fronterizo. Motivos por los que el mismo se mantuvo como el más importante de los surgideros vascos, después de Bilbao.

[104]

Anexo

Cuadro 1: Arancel de muellaje concedido por Enrique IV al Concejo de San Sebastián (1463), que luego pasó a la cofradía de Santa Catalina (finales del siglo XV), y derecho de lonja y pesaje del Concejo (1485)

Mercancía	Tasa		
	1463	Finales S. XV	1485
Quintal de hierro	2 cornados	1 blanca	2 blancas
Quintal de acero	4 cornados	2 blancas	4 blancas
Quintal de áncoras	1 blanca vieja	2 blancas	
Barril de clavos, mayor o menor	4 cornados	2 blancas	
Millar de clavos de tillado			2 blancas
Millar de clavos grandes			al respecto
Quintal de estaño	3 blancas viejas	4 blancas	10 blancas
Quintal de plomo	2 blancas viejas	4 blancas	5 blancas
Quintal de cobre	4 blancas viejas	4 blancas	8 blancas
Bala de lana	2 blancas viejas		
Saca de lana		2 blancas	10 blancas
Bala de regaliz	2 cornados	2 blancas	2 blancas
Costal de avellanas	1 blanca vieja	2 blancas	
Pieza de paño	4 blancas viejas	6 blancas	5 blancas
1/2 pieza de paño	2 blancas viejas	4 blancas	
Cuartilla o rollo de paño	1 blanca vieja	2 blancas	2 blancas
Pieza de lienzo de 60 varas	1 blanca		
Pieza de tela			1 blanca
Olona	2 blancas viejas		2 blancas
Fardel de lienzo		10 blancas	
Fardel de paño		10 blancas	24 blancas
Pieza de 50 varas		2 blancas	
Costal de lana		4 blancas	
Pieza de cañamazo	2 cornados	2 blancas	
Pieza de sayal			1 blanca
Quintal de azafrán	20 blancas viejas	20 blancas	40 blancas
Quintal de pimienta	10 blancas viejas	10 blancas	40 blancas
Quintal de comino	5 blancas viejas	5 blancas	

El Puerto de San Sebastián y su Cofradía de Mareantes de Santa Catalina...
 JOSÉ DAMIÁN GONZÁLEZ ARCE y JOAQUÍN GIL SÁEZ

Mercancía	Tasa		
	1463	Finales S. XV	1485
Costal de comino			8 blancas
Quintal de cera	10 blancas viejas	10 blancas	15 blancas
Quintal de sebo	2 blancas viejas	4 blancas	15 blancas
Docena de cueros de carnero	1 blanca	1 blanca	2 blancas
Docena de cueros de cabrito o cordero	2 cornados	1 blanca	10 blancas
Docena de cabrunas	2 blancas viejas	2 blancas	2 blancas
Cuero de vaca de Castilla	1 blanca		
Cuero de vaca de Asturias o Galicia	2 cornados		
Cuero de vaca		2 blancas	2 blancas
Costal de conejinas	4 blancas	4 blancas	
Docena de fainos o martas	2 blancas viejas	2 blancas	
Docena de grises	1 blanca vieja	2 blancas	
Quintal de resina o goma	1 blanca	1 blanca	
Quintal de incienso	2 cornados	1 blanca	
Millar de arenque verde o seco	2 blancas	2 blancas	7 blancas
Costal de congrio	4 blancas viejas	6 bancas	20 blancas
Costal de merluza	2 blancas viejas		
Carga de merluza		8 blancas	10 blancas
Fanega de sal	1 cornado	1/2 blanca	
Millar de sardina de Galicia	2 cornados		
Millar de sardina fresca	2 cornados		
Millar de sardina		1 blanca	2 blancas
Carga de "miregas"			12 blancas
Quintal de tocino	1 blanca vieja	2 blancas	2 blancas
Quintal de unto	2 blancas viejas	4 blancas	
Costal de otros pescados	1 blanca		
Fanega de trigo	2 cornados	1 blanca	
Fanega de centeno u hordio	1 cornado		
Fanega de mijo o cebada	1 cornado		
Fanega de habas o arvejas	1 cornado		
Fanega de lentejas	1 cornado		
Fanega de centeno, hordio o mijo		2 cornados	
Fanega de habas, arvejas o lentejas		1 blanca	
Fanega de avellanas o nueces	1 cornado		
Fanega de castañas	1 cornado	1 blanca	
Pipa de aceite	20 blancas viejas	20 blancas	24 blancas
Carga de aceite			8 blancas
Pipa de miel	20 blancas viejas	20 blancas	
Pipa de vino bastardo, o de Andalucía o Portugal	15 blancas viejas	15 blancas	

[105]

[106]

Mercancía	Tasa		
	1463	Finales S. XV	1485
Pipa de vino de La Rochela o Burdeos	10 blancas viejas		
Pipa de vino de Gascuña y La Rochela		10 blancas	
Pipa de la costa u otro vino extranjero	10 blancas	10 blancas	
Pipa de sidra	4 blancas viejas	6 blancas	
Pipa de vinagre	10 blancas	10 blancas	
Carga de vino extranjero			6 blancas
Pipa de vino			18 blancas
Barrica de vino			9 blancas
Cozuelo de sidra		1 blanca	
Pieza de fustán	4 cornados	4 blancas	2 blancas
Pieza de "fusteda"			4 blancas
Pieza de chamelote			4 blancas
Barrica o costal de mercería	10 maravedís viejos	40 blancas	
Millar de duelas	10 blancas viejas		
Millar de "propala" o froncalla	6 blancas viejas	10 blancas	
Tonel batido		2 blancas	
Pipa batida		1 blanca	
Millar de fallas	2 blancas viejas		
Docena de bornes	4 cornados	4 blancas	
Piedra de muela	2 cornados	2 blancas	
Docena de "moleos"	1 dinero	1 blanca	
Nao extranjera	30 maravedís	5 blancas	
Barrica traída de Asturias	18 maravedís		
Navío o pinaza "horlingada" mayor de 20 toneles	12 maravedís		
Navío o pinaza "horlingada"	6 maravedís		
Galeones o chalupas	12 blancas		
Nao que trae batel		18 maravedís viejos	
Pinaza o batel extraño		6 maravedís viejos	
Bajelada de mena descargada en el puerto grande	10 maravedís	10 maravedís viejos	
Carga de higos	2 cornados		
Carga de pasa	1 blanca vieja		
Sera de higos o pasa		1 blanca	
Pieza de pasas o higos			1 blanca
Docena de astas de gladios	1 blanca	4 blancas	
Docena de astas de lanzas	1 blanca vieja		
Docena de astas de dardos	1 cornado		
Docena de herraje	1 cornado		
Docena de hierros de lanzas o gladios	2 cornados		

Mercancía	Tasa		
	1463	Finales S. XV	1485
Docena de herraje o cavos de bonita		1 blanca	
Quintal de pluma	2 blancas viejas	4 blancas	8 blancas
Docena de "betelines" adobados	2 blancas	4 blancas	
Quintal de lino o cáñamo	2 blancas viejas	2 blancas	5 blancas
Quintal de cuerda	2 blancas viejas	2 blancas	2 blancas
Cesta de manzanas, cerezas o guindas	1 cornado		
Docena de cuerdas de cebollas o ajos	1 cornado		
Docena de collar	1 cornado		
Barrica de alquitrán	1 blanca vieja	1 blanca	8 blancas
Rollo de arpillera de 80 varas	1 blanca	1 blanca	
100 codos de tabla cargada	1 blanca vieja	2 blancas	
Millar de teja		2 blancas	
Docena de remos labrados	6 blancas	12 blancas	
Docena de chanflones de remos	3 blancas	6 blancas	
Casco de tonel	4 cornados		
Casco de pipa	2 cornados		
Carro de pez o de resina		¿?	2 blancas
Carro de tabla de pino		6 blancas	
Costal de vidrios	4 blancas viejas	2 blancas	
Resma de papel	4 dineros		
Quintal de estopa	1 blanca vieja		
Cesta de cerezas o guindas	1 cornado		
Millar de naranjas	1 blanca		
Centenar de escudillas	1 blanca vieja		
Centenar de tajadores	2 blancas		
Costal de pastel			1 blanca
Quintal de salitre, pólvora o azufre			5 blancas
Quintal de alumbre			8 blancas
Quintal de grana			50 blancas
Quintal de azúcar			10 blancas

[107]

Bibliografía

- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (1988): "La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media", *Congreso de Historia de Euskal Herria. Segundo Congreso Mundial Vasco. Instituciones, Economía y Sociedad (siglos VIII-XV)*, San Sebastián, pp. 285-304.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (2005): "Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media", en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz y SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (eds.), *Ciudades y villas portua-*

rias del Atlántico en la Edad Media, Nájera, *Encuentros internacionales del Medioevo*, 2004, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (2008): "La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico", *Historia. Instituciones. Documentos*, 35, pp. 25-43.

[108]

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz y BOCHACA, Michel (2003): "El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media", *Itsas*, 4, pp. 41-53.

ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, L. (2001): "San Sebastián-Donosti. Villa portuaria y atlántica en la edad Media", *Litoral Atlántico. Villas al mar. Ciudades medievales*, 3, pp. 64-65.

ARTOLA, Miguel (ed.) (2004): *Historia de Donostia-San Sebastián*, Nerea, San Sebastián.

AYERBE IRÍBAR, María Rosa (2006): "Las ordenanzas municipales de San Sebastián de 1489: Edición crítica", *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 40, pp. 11-91.

AYERBE IRÍBAR, María Rosa (2007): "Ordenanzas de la cofradía de mareantes de San Pedro, en San Sebastián (1489)", *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 41, pp. 417-437.

AZPIAZU ELORZA, José Antonio (1990): *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, Caja de Guipúzcoa, San Sebastián.

AZPIAZU ELORZA, José Antonio (2003): "Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna", *Itsas, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, pp. 207-225.

AZPIAZU ELORZA, José Antonio (2008): "Una ciudad volcada al mar. Los siglos XVI-XVII", en USAÍN, José María (ed.), *San Sebastián, ciudad marítima*, Museo Naval, San Sebastián.

BANÚS Y AGUIRRE, José Luis (1974): "Las ordenanzas de la cofradía de Santa Catalina", *Boletín de Estudios históricos sobre San Sebastián*, 16-17, pp. 11-91.

BARKHAM, Michael (2003): "El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna", *Itsas*, 4, pp. 147-164.

BILBAO, Luis María (2003): "Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica", *Itsas*, 4, pp. 259-285.

BILBAO, Luis María y LANZA GARCÍA, Ramón (2009): "Entre Castilla y Francia: Comercio y comerciantes en Bilbao a mediados del siglo XVI", *Revista de Historia Económica*, 27, 1, pp. 103-140.

CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano (1986): *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián.

- CRESPO RICO, Miguel Ángel, CRUZ MUNDET, José Ramón y GÓMEZ LAGO, José Manuel (1997): *Colección documental del Archivo Municipal de Rentería*, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián.
- DÍAZ DE DURANA, José Ramón (2003): "Ordenamientos jurídicos locales en el País Vasco y Cantabria", *Revista de Historia Jerónimo Zurita*, 78-79, pp. 353-383.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción, LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli y MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela (1991): *Colección documental del archivo de la Cofradía de Pescadores de la Villa de Lequeitio*, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción, LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli y MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela (1992): *Colección documental del Archivo Municipal de Lequeitio*, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier y SESMERO CUTANDA, Enriqueta (2000): "Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)", *Itsas*, 3, pp. 685-710.
- ERKOREKA GERVASIO, José Ignacio (1991): *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Eusko Jaurlaritzaren-Zerbitzu Nagusia, Vitoria.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. (dir.) (1973): *Bizcaya en la Edad Media: evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*, San Sebastián.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. (2004): "Una villa mercantil: 1180-1516", en ARTOLA, Miguel (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*, Nerea, San Sebastián.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (1995): "Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascos (siglos XIV al XVI)", 118e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques, Pau, 1993, *L'aventure maritime, du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, pp. 357-375.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (1997): "Las cofradías de oficios en el País Vasco durante la Edad Media (1350-1550)", *Studia Historica, Historia Medieval*, 15, pp. 11-40.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2005): "Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media", en ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz y SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Nájera. *Encuentros internacionales del Medievo*, 2004, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, pp. 257-294.
- GONZÁLEZ, Tomás (1829): *Colección de cédulas, cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las provincias vascongadas*, Madrid.

[110]

- GONZÁLEZ ARCE, José Damián (2008a): "Asociacionismo, gremios y restricciones corporativas en la España medieval (siglos XIII-XV)", *Investigaciones de Historia Económica*, 10, pp. 9-34.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián (2008b): "La cofradía laboral como precedente del gremio. Los mercaderes de Toledo durante el reinado de los Reyes Católicos", *En la España Medieval*, 31, pp. 177-216.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián (2009): "La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)", *Miscelánea Medieval Murciana*, 33, pp. 77-97.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián (2010a): "El consulado genovés de Sevilla (siglos XIII-XV). Aspectos jurisdiccionales, comerciales y fiscales". *Studia Historica. Historia Medieval*, 28, pp. 179-206.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián (2010b): "La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo XV", *En la España Medieval*, 33, pp. 161-202.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián (2011): "Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla (siglos XIII-XV)", *Historia, Instituciones. Documentos*, 38 (en prensa).
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo (1913): *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*, Bilbao.
- GUIMERA RAVINA, Agustín (1996): "El sistema portuario español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación", en ROMERO, Dolores y GUIMERA, Agustín (coords.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español*, Ministerio de Fomento, Madrid, pp. 125-142.
- GUIMERA RAVINA, Agustín (2006): "Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII). Una aproximación metodológica" en FORTEA PÉREZ, José Ignacio y GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy (eds.), *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Biblioteca Navalía, 10, Universidad de Cantabria, Santander, pp. 19-44.
- HUXLEY, Selma (ed.) (1987): *Los vascos en el marco atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*, San Sebastián.
- IMAZ, José Manuel (1944): *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI (Documentos de la época)*, Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián.
- INCLÁN GIL, Eduardo (2005): "El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa en los siglos XIV al XVI", en GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (ed.), *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el Medioevo y la Modernidad*, Universidad del País Vasco, Bilbao.
- MARTÍN DUQUE, Ángel J. (2002): "El Fuero de San Sebastián: Traducción manuscrita y edición crítica", *Príncipe de Viana*, 63, pp. 695-716.

- PRIOTTI, Jean-Philippe (1993): "Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au XVI^e siècle", *Annales de Bretagne*, 3, pp. 265-284.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (1995): "Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI: cooperación y rivalidades", en CASADO ALONSO, Hilario (ed.), *Castilla y Europa: comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación de Burgos, Burgos, pp. 265-283.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (2001): "Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI", *Letras de Deusto*, 31, 93, pp. 173-186.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (2003): "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI", *Itsas*, 4, pp. 193-206.
- PRIOTTI, Jean-Philippe (2005): *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*, Diputación de Vizcaya, Bilbao.
- TENA GARCÍA, María Soledad (1995): "Composición social y articulación interna de las cofradías de pescadores y mareantes. (Un análisis de la explotación de los recursos marinos en la Marina de Castilla durante la baja Edad Media)", *Espacio, Tiempo y Forma*, serie III, Historia Medieval, 8, pp. 111-134.
- TENA GARCÍA, María Soledad (2003): "Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)", *Itsas*, 4, pp. 129-142.
- TENA GARCÍA, María Soledad (2008): "Orígenes y florecimiento medieval", en USAÍN, José María (ed.), *San Sebastián, ciudad marítima*, Museo Naval, San Sebastián.
- USAÍN, José María (ed.) (2008): *San Sebastián, ciudad marítima*, Museo Naval, San Sebastián.