

# Transformaciones económicas en el sector costero guipuzcoano central durante el siglo XVII

Álvaro Aragón Ruano

Universidad del País Vasco

Facultad de Filología, Geografía e Historia

Departamento de Historia Medieval, Moderna y de América

Paseo de la Universidad, 5 - Apto. Postal 2111. 01006 Vitoria-Gasteiz

Alvaro.aragon@ehu.es

---

## Resumen

El presente artículo pretende analizar cómo se desarrolló en el sector costero central de Guipúzcoa (Orío, Zarauz y Guetaria) la llamada «crisis del XVII» y qué mecanismos arbitraron sus habitantes para sobreponerse a las dificultades. En realidad, se trata de analizar y descubrir qué mecanismos utilizaron para llevar a cabo la reconversión y transformación de sus actividades. En el mencionado ámbito tres fueron las principales actividades económicas relacionadas con el mar: el comercio, la construcción naval y la pesca. Las tres actividades tuvieron que llevar a cabo una serie de reestructuraciones y amoldarse continuamente a lo cambiante de la realidad económica de la época a fin de perdurar y sobrevivir.

**Palabras clave:** Guipúzcoa, comercio, pesca, construcción naval, Edad Moderna.

---

**Resum.** *Transformacions econòmiques en el sector costaner guipuscoà central al llarg del segle XVII*

El present article analitza la manera en què es va desenvolupar la «crisi del segle XVII» en el sector costaner central de Guipúscoa (Orío, Zarauz i Guetària) i quins foren els mecanismes arbitrats pels seus habitants per tal de sobreposar-se a la maltempsada. L'autor tracta de descobrir quins mecanismes s'utilitzaren per reconvertir i transformar les seves activitats econòmiques. En aquest àmbit, les principals activitats econòmiques relacionades amb el mar foren tres: el comerç, la construcció naval i la pesca. Per tal de perdurar, aquestes tres activitats van haver de reestructurar-se i d'emmotllar-se contínuament a la realitat econòmica mutable del moment.

**Paraules clau:** Guipúscoa, comerç, pesca, construcció naval, Època Moderna.

---

**Abstract.** *Economic changes in the coastal sector of Guipúzcoa during the XVII<sup>th</sup> century*

This article aims to analyse how coastal sector of Gipuzkoa (Orío, Zarauz and Guetaria) was developed during the «XVII<sup>th</sup> century crisis» and what tools its inhabitants used to overcome the difficulties. In fact, it aims to analyse and to find out what mechanisms they used to carry out the restructuring and transformation of their activities. Trade, shipbuilding and fishing were the main economic activities related to the sea in the mentioned area. All of them had to carry out some restructurings to adapt to the changing economic reality of that time.

**Key words:** Gipuzkoa, trade, shipbuilding, fishing, Early Modern Ages.

---

## Sumario

Introducción	2. El entramado empresarial: elemento vital para el funcionamiento de su economía marítima
1. La creación de una red de intereses y la vinculación entre las distintas actividades marítimas	Conclusiones
	Bibliografía

## Introducción

El sector central de la costa guipuzcoana (Orío, Zarauz y Guetaria) ha sido tradicionalmente un ámbito fuertemente relacionado con el mar en todos los aspectos de la actividad humana. Es un sector marítimo y costero que tiene una idiosincrasia propia derivada de su latitud, puesto que es el punto más meridional del Golfo de Vizcaya, al abrigo del cabo Machichaco, lo cual hace que sus características orográficas y oceanográficas sean especialmente peculiares y presenten algunas diferencias con respecto al resto de la costa guipuzcoana; una de las más importantes afecta a las corrientes marinas, en un marco flanqueado por los ríos Oría y Urola, lo que la hace ser una zona con especial riqueza pesquera. Muchas veces los estudios marítimos se ciñen en exceso al ámbito puramente costero, sin tener en cuenta que la economía y actividades marítimas fueron importantes dinamizadoras de los ámbitos rurales cercanos a la costa: de allí procedían muchos de los marineros y pescadores, los alimentos que se consumían en las campañas pesqueras y viajes comerciales, la madera necesaria para la construcción de buques, mercantes y pesqueros, el carbón utilizado en las ferrerías, los flejes y duelas para las barricas, el hierro que transformado serviría para la construcción naval y el comercio, etc. Podemos decir que al menos hasta el siglo XIX el territorio guipuzcoano fue una Guipúzcoa Marítima. Fue el mar el que forjó el carácter, la cultura, la economía e incluso la estructura política del territorio guipuzcoano, puesto que englobó y dinamizó la vida de los habitantes de la provincia y una serie de actividades que hoy en día —más que probablemente por la pérdida de ese acervo y cultura, ya que hemos dado claramente la espalda al mar— son conceptuadas como actividades marítimas o rurales de forma diferenciada.

Orío, Zarauz y Guetaria participaron en el gran comercio marítimo desarrollado en Guipúzcoa en el pasado. Es más, el ejemplo del sector central costero constituye un magnífico caso para el estudio y comprensión de los resortes y mecanismos de funcionamiento de la actividad comercial del pasado. Cualquier obra que se aproxime al estudio del comercio, tanto del pasado como del presente, hace siempre hincapié en que el desarrollo de esta actividad en determinados marcos geográficos depende, por una parte, de su conexión más o menos directa con las principales rutas de comunicación por las que transcurría el tráfico mercantil y, por otra, de la disposición de una serie de infraestructuras viarias, portuarias, de transporte, de almacenaje, financieras, etc., adecuadas para satisfacer las distintas necesidades indispensables para el funcionamiento de esta actividad. Pues bien, en el ámbito objeto de estudio apenas se daba ninguna de estas condiciones favorables para

el asentamiento del comercio. Alejado totalmente de las principales rutas que comunicaban la costa con el interior peninsular y apartado incluso de los principales cursos fluviales de la provincia, aunque flanqueado por dos de ellos, y si bien tuvo gran desarrollo la industria del hierro y su comercialización, no contaba con las mejores condiciones para el tráfico de mercancías, a diferencia de San Sebastián o, incluso, de Deva. Pero la documentación del pasado muestra que hubo momentos de gran florecimiento de la actividad mercantil de esta zona, junto con la actividad pesquera y la construcción naval, todas ellas íntimamente ligadas. En las siguientes líneas se tratará de dilucidar cuáles fueron los cauces por los que estas actividades pudieron acercarse a estas villas y cuál fue su situación durante el siglo xvii.

Desde que en 1954 Eric Hobsbawm publicara su artículo (Hobsbawm, 1954) se abrió uno de los más duraderos y longevos debates de la historiografía modernista<sup>1</sup>. El autor defendía que la crisis de la demanda había paralizado el crecimiento de la producción, generando una crisis general de las economías europeas, que derivaría también en una crisis social y política. Cinco años después, Hugh Trevor-Roper (Trevor-Roper, 1959) vino a enriquecer el debate, al defender el carácter político de la crisis, cuya base eran las desavenencias entre el monarca absoluto y sus súbditos, y el excesivo coste del mantenimiento del Estado que recaía sobre la sociedad en sus tres cuartas partes. A partir de este momento, el debate alcanzó cotas inusitadas, lo que en cierta forma obligó a la revista *Past and Present* a publicar un volumen monográfico. En el mismo Christopher Hill hacía un ejercicio de síntesis en el cual declaraba probada la existencia de una crisis económica y política europea durante el siglo xvii, aunque introducía un nuevo tema de debate, al establecer una amplio elenco de variedades nacionales, en función del grado de desarrollo de la economía y la estructura política de cada Estado (Hill, 1960).

No obstante, desde la década de los años setenta surgieron voces discrepantes, que pusieron en tela de juicio el propio concepto de crisis general. Alejandra Lublinskaya (Lublinskaya, 1968) defendió, frente al concepto de crisis general, la transformación de las estructuras económicas, que supuso una redistribución de los papeles de las diferentes economías, a favor de Inglaterra y Holanda, es decir, el auge de una serie de países provocó el estancamiento o la recesión de otros; por tanto, no hubo crisis de la demanda, puesto que el mercado rural tomó el relevo de las ciudades a lo largo del siglo xvii, de forma que todos los países tomaron el camino del capitalismo, aunque con diversas velocidades. Jerzy Topolsky (Topolsky, 1962, p. 28-49) insistía en la senda abierta por la anterior, afirmando que el progreso de las naciones occidentales había provocado la evolución negativa de los países orientales. Faltaba aún por matizar una de las bases de la argumentación de Hobsbawm, de lo que se ocupó Niels Stengaard, quien demostró que el papel de los ámbitos coloniales no fue pasivo y que, muy al contrario, no sólo no hubo un estancamiento, sino que se produjo un relanzamiento de la expansión europea en áreas como las Indias Orientales. Por tanto, la crisis no supuso una regresión universal, ya que se produjo en sectores distintos, con diferentes intensidades y cro-

1. Para una mayor profundización en estos temas véase Gil Pujol (2006), Yun Casalilla (1999), Gual (1993) y Martínez Shaw (1999).

nologías (Stengaard, 1974). Fue Henry Kamen el que a finales de la década de los años setenta acuñó el término «Siglo de Hierro»<sup>2</sup>, caracterizado por profundas alteraciones en las estructuras sociales y políticas aparecidas en el siglo XVI (Kamen, 1977) y el que, en un provocativo artículo, llegó a admitir una discusión racional del concepto «crisis general», en lo relativo a la recesión económica europea (Kamen, 1978).

Asumido, prácticamente sin fisuras, el paradigma de la crisis del siglo XVII, las siguientes décadas los historiadores se dedicaron a discutir sobre la duración y los límites cronológicos de la misma, sobre todo en el caso español que, desde esos precisos instantes, se había convertido en el perfecto ejemplo en el cual aplicar la argumentación. En líneas generales, los estudiosos coinciden en establecer los primeros síntomas durante el reinado de Felipe II, hacia los años noventa del siglo XVI. Sin embargo, el debate ha sido más intenso en torno a la fecha de finalización de la misma, pues mientras algunos la colocan hacia la década de los ochenta (Vilar, 1978; García Martínez, 1968; López Piñeiro, 1969; Reglá, 1973 y 1974; Lynch, 1972; Kamen, 1981), otros la sitúan hasta bien entrado el siglo XVIII (Martínez Shaw, 1999, p. 441 y 444; García Baquero, 1992).

Con esos antecedentes, el debate sobre la licitud del término «crisis del siglo XVII» —aplicado esencialmente al ámbito mediterráneo y, sobre todo, a España—, ha continuado en las décadas finales del pasado siglo y en la primera década del siglo XXI. Como manifiesta Xavier Gil Pujol, la crisis del siglo XVII es objeto de un tratamiento muy polarizado; la creciente interdisciplinariedad entre historia social, económica, política y cultural ha derivado en una tendencia muy extendida que lleva a repensar a fondo las relaciones entre crisis y revoluciones, que hasta hace poco parecían obvias, pues se consideraba que las revoluciones eran manifestación y prueba concluyente de la crisis. Los progresos en los conocimientos históricos han puesto de relieve «...la unidireccionalidad de algunos de los paradigmas interpretativos más influyentes y, por consiguiente, han obligado a reconocer unas realidades más complejas, de manera que aquellas grandes categorías analíticas aparecen ahora más vulnerables y las grandes definiciones, más difíciles.» (Gil Pujol, 2006, p. 352-365). Como ha destacado James Casey, centrar el análisis es complicado debido a la dificultad de captar el significado de la crisis a corto plazo, de compaginar la corta duración de la historia política con la duración más larga de la historia social, la falta de un foco adecuado para interpretar la estabilidad o el cambio lento, y la paradoja de que la sociedad del siglo XVII estaba más ordenada por los poderes públicos, pero al mismo tiempo presentaba numerosos conflictos (Casey, 2001).

Actualmente, encontramos tres enfoques bien diferenciados y, en ocasiones, antagónicos, que van desde la defensa a «capa y espada» de la crisis general del siglo XVII, incluso a escala mundial, hasta el rechazo absoluto del término, pasando

2. Como réplica a este concepto de «Siglo de Hierro» y frente a posturas excesivamente triunfalistas que hablan de un «Siglo de Oro», sobre todo en lo cultural, José Manuel de Bernardo Ares prefiere utilizar el término «Siglo de Bronce», queriendo manifestar una situación intermedia para el siglo XVII andaluz, ni tan extraordinario, ni tan decadente (De Bernardo Ares, 1999).

por matizaciones cronológicas, sectoriales y geográficas de la misma. Lo cierto es que las diferencias parecen ser, sobre todo, generacionales y de grado, puesto que —aunque con excepciones— la aceptación de la gravedad de la crisis del siglo xvii es inversamente proporcional a la generación a la que pertenecen los historiadores. Son las nuevas hornadas de historiadores las que están poniendo en tela de juicio la utilización del término «crisis», sobre todo por cuestiones metodológicas. El desarrollo de la Microhistoria y la Historia local y el acceso a más y mejores fuentes de información —además de los sempiternos fondos del Archivo Histórico Nacional o del Archivo General de Simancas, los archivos provinciales y municipales— han permitido un análisis más diversificado de la realidad. En todo caso, sorprende la diferente lectura que unos y otros hacen de las mismas obras, puesto que sus respectivos argumentos parten generalmente de las mismas investigaciones, pero concitan diferentes interpretaciones, en la mayoría de los casos, totalmente contrapuestas; muestra de lo cual son los debates en torno a la situación de la ganadería, de los centros pañeros de Segovia, Ávila y Palencia, del comercio americano y de la llegada de plata desde las colonias. Y eso en el mejor de los casos, puesto que algunos parecen ignorar, —a veces de forma más que consciente—, algunas de las últimas y más brillantes aportaciones, usando como base trasnochadas investigaciones de la década de los setenta y ochenta.

En el primero de los modelos anunciados encontramos a autores como Geoffrey Parker, quien en un reciente libro, y a pesar de lo que defienden sus compañeros de viaje, sigue postulando que durante el siglo xvii se produjo de manera simultánea una crisis mundial. Bien es verdad que el autor advierte de que algunos de los factores que la provocaron no se produjeron en todos los países y sociedades, lo cual hace más inexplicable, si cabe, su concepción «mundial» de la crisis (Parker, 2006, p. 24-38). Por su parte, Carlos Martínez Shaw defiende que la crisis fue una transferencia de la hegemonía económica a aquellos países que fueron capaces de llevar a cabo una serie de reformas a nivel productivo. Bajo esa perspectiva, la quiebra de la economía española se caracteriza, en su opinión, por su precocidad y por el impacto distorsionador de los tesoros americanos (Martínez Shaw, 1999, p. 442-443). Por último, Angel García Sanz también defiende que el siglo xvii fue una época de decadencia para la demografía y economía españolas, tildándola, en casos concretos, de grave recesión (García Sanz, 1985, p. 19).

En el segundo de los modelos podemos encontrar una importante nómina de historiadores que, en líneas generales, a pesar de las matizaciones geográficas, cronológicas y sectoriales que establecen, asumen la existencia de una crisis (Guerrero, 2001, p. 75-78 y Gil, 2001, p. 107-110). No obstante, como ocurre en el caso de Agustín González Enciso, prefieren desechar el concepto de «crisis», entendido como total depresión, y hablar más de una recesión con circunstancias muy variadas (González Enciso, 2006). También Alberto Marcos Martín, quien asimismo prefiere hablar de «recesión» antes que de «crisis», manifiesta que «...a pesar de que la expresión “crisis general” comúnmente utilizada para referirse al siglo xvii debe ser matizada, es evidente que una buena parte del territorio peninsular vivió durante el Seiscientos bajo el signo de la despoblación, la demanda económica y la inestabilidad social, coincidiendo todo ello con la crisis política internacional que

relegó definitivamente a la Monarquía Hispánica a un segundo plano dentro del concierto internacional» (Marcos Martín, 2000, p. 454 y 499).

En el último de los modelos se sitúa una serie de historiadores, alguno de los cuales llega incluso a rechazar el uso del término «crisis» (Musgrave, 1999). Carmen Sanz Ayánz se hace eco de aquellos estudios relativos a los distintos Estados europeos y a España en los que el análisis de la crisis del siglo xvii tiene de abordar los procesos experimentados en aquellas economías desde la perspectiva de la transformación, el ajuste o incluso la especialización, y no simplemente desde la recesión (Sanz Ayán, 204, p. 392). Por su parte, según Valentí Gual, en el ámbito económico, las acepciones atribuidas al vocablo «crisis» han sido diversas: momento de dificultades sectoriales, de decidido estancamiento, de cambio precipitado en la coyuntura, de descenso de la tasa de crecimiento —recesión— y, aún de mutaciones estructurales, de lo que han surgido concepciones que pueden llegar a ser contradictorias sobre la naturaleza del siglo xvii. Él mismo prefiere hablar de «las crisis del siglo xvii», atendiendo a la diversidad de ámbitos temporales y sectoriales, y no de «la crisis del siglo xvii». Así mismo rechaza el calificativo «general» y prefiere hablar, como hacen también otros autores, de diversidad, puesto que las realidades son cambiantes en el ámbito europeo e incluso coexisten diferentes modelos dentro de un mismo Estado, incluso localmente (Gual, 1993, p. 337-339). Por último, en sendas aportaciones, Bartolomé Yun Casalilla (Yun Casalilla, 1993, p. 85-88 y 1999, p. 45-50) insiste en que no se debe hablar de crisis-recesión, sino más bien de crisis-transformación o, mejor, de crisis-reajuste, y de que no es pertinente hablar de crisis general con recesión, sino de crisis parciales con adaptaciones, transformaciones y reajustes. Dichas transformaciones, aunque con diferentes intensidades en los diferentes países europeos, fueron lo suficientemente profundas en todo el continente para poner a muchas economías en la rampa de lanzamiento de un crecimiento de nuevo cuño, gracias a la aparición de nuevos modelos, que fructificó en el proceso de industrialización, el cual tuvo menos de ruptura y más de proceso gradual de lo que se manifestaba hasta hace unas décadas.

A pesar de todo ello y curiosamente, todos los autores mencionados anteriormente coinciden en señalar para el País Vasco un momento de crisis y dificultades en el ámbito marítimo, no tanto en la actividad agrícola, en la que todos destacan las favorables consecuencias de la introducción y difusión del cultivo del maíz, pero sí en las actividades industriales y comerciales (Marcos Martín, 2000, p. 470, 482, 489, 515-516 y Sanz Ayán, p. 395-398). En eso coinciden y se dejan llevar por la amplia historiografía vasca, que lleva repitiendo de forma acrítica y escolástica algunos paradigmas y argumentos desde la década de los años setenta. La historiografía vasca ha venido hablando del siglo xvii como un siglo «crítico», en el que se produjo una profunda crisis en todos los ámbitos económicos y productivos, consecuencia de la cual algunas de las que hasta entonces habían sido las actividades más lucrativas entraron en una profunda decadencia y letargo, aunque la mayoría de quienes apoyan esta teoría aportan pruebas suficientes para poner en entredicho la validez de la misma (Azpiazu Elorza, 1990, p. 84-86; Barkham, 2003, p. 158-164; Barkham, 1984, p. 241; Bilbao, 2003,

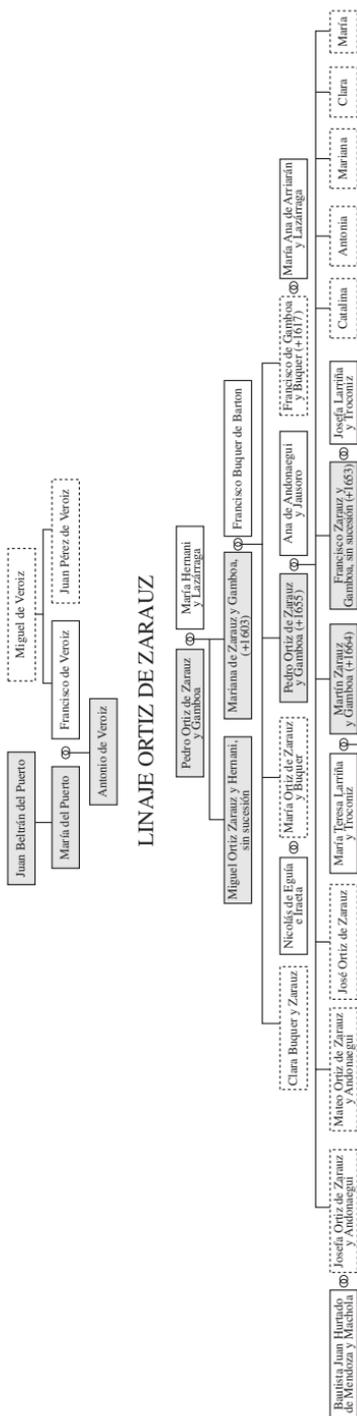
p. 259-285; Bilbao, 1979, p. 134-143; Fernández de Pinedo, 1974, p. 31; Gómez Centurión, 1988, p. 122-198; Harina, 1979, p. 323-354; Huxley, 1996, p. 375; Huxley, 1984, p. 132-143; Lapeyre, 1981, p. 185-187; Lema, 2004, p. 79-82, 174-201). Es tiempo de que, una vez asumida la inexactitud del término «crisis general del siglo xvii», tanto en el ámbito europeo como español, los historiadores superen los ámbitos continentales, y nacionales, y se sumergan en los ámbitos regionales y locales, tratando de establecer con exactitud cuál fue la verdadera repercusión de la crisis en los diferentes ámbitos y niveles. En el caso concreto de la Península Ibérica y el ámbito español, es necesaria la superación de los recios marcos estatales, comunitarios o provinciales, en pos de una profundización en el conocimiento de las diferencias y diversidades locales y regionales. Es, por tanto, imprescindible reescribir la historia de la crisis del siglo xvii desde lo particular a lo general, a pesar de que ello ocupe a varias generaciones de historiadores.

A través de los datos que aquí serán aportados, se tratará de matizar este longevo paradigma, si no modificarlo<sup>3</sup>. Se analizará cómo hicieron frente los habitantes de esta pequeña comarca guipuzcoana (coincide en parte con la actual comarca de Urola-Costa) a esos «críticos» momentos. Veremos qué medios emplearon familias, como los Mancisidor, los Portu o Puerto, los Veroiz, los Ortíz de Zarauz —actuales duques de Granada de Ega—, los López de Zarauz, los Aldamar, o los Alzuru, Lapazarán, Sagarna, Echave y Lerchundi para sortear las dificultades económicas que se les iban planteando en las décadas finales del siglo xvi y durante todo el siglo xvii. Así mismo se pretende analizar el paralelo proceso de encumbramiento económico y social emprendido por algunos de estos linajes, que les condujo desde algunos de los más insignificantes puertos guipuzcoanos hasta las más elevadas élites económicas y políticas del ámbito hispánico.

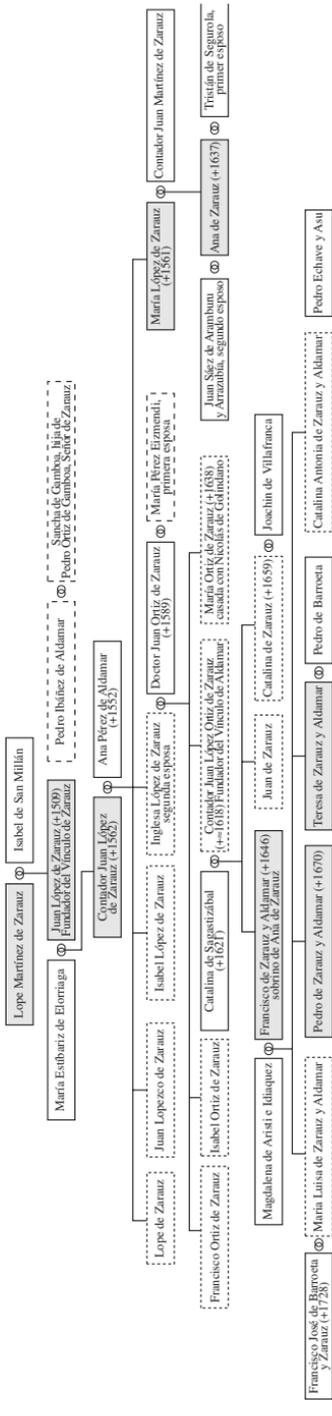
Para llevar a cabo tal empresa, se ha echado mano de diversa documentación, entre la que destacan los protocolos notariales de las mencionadas localidades. Por supuesto, esta documentación entraña sus dificultades y jamás debe ser utilizada de una forma aislada, sino que debe ser un instrumento complementario para el conocimiento histórico, que llene los vacíos dejados por la documentación de otros archivos, como el Archivo General de Gipuzkoa, del Archivo de la Real Chancillería de Valladolid y del Archivo Histórico Nacional, que también han sido profusamente utilizados. En lo que respecta a la mencionada documentación notarial, existen algunas precauciones que convendría tener en cuenta. La documentación notarial, como otras, sufrió los avatares de la historia de Guipúzcoa, plagada de invasiones francesas, incendios, inundaciones y traslados, que dañaron la documentación o la hicieron desaparecer. Es por ello, por lo que en la mayoría de los casos las listas de protocolos están incompletas, lo cual puede dar una visión sesgada de las series formadas a través de sus datos. Por ello, en el caso concreto que nos ocupa, se ha procurado llenar los vacíos notariales con los datos e informaciones recabados en otro tipo de información y archivo, lo cual ha permitido crear

3. Como ya ha hecho brillantemente Xabier Alberdi Lonbide en su tesis doctoral defendida en el año 2006, de inminente publicación.

LINAJE DEL PUERTO O PORTU



LINAJE LÓPEZ DE ZARAUZ



- ☐ Línea troncal de sucesión
- ☐ Consortes
- ⋯ Línea troncal de sucesión

series bastante completas. Pero la documentación notarial entraña un problema aún más difícil de solucionar. En ocasiones, pudiera dar la impresión de que sólo existieron aquellas transacciones registradas, pero, como pone de relieve la propia documentación, se debe tener en cuenta que era costumbre habitual en Guipúzcoa —tal vez por el escaso nivel de alfabetización, por el inconveniente de protocolarizar los contratos en euskara o vascuence, ya que los escribanos los confeccionaban en castellano, o por el costo, tanto en tiempo como en dinero del proceso— cerrar los contratos y convenios de forma oral, en cuyo caso es prácticamente imposible su rastreo documental. Por tanto, es necesario advertir que las series derivadas del uso de documentación notarial que aparecen en este trabajo son meramente orientativas, pues, con toda seguridad, los contratos serían más numerosos de lo que la documentación trasluce.

### **1. La creación de una red de intereses y la vinculación entre las distintas actividades marítimas**

Quizás, el principal momento de auge de las actividades marítimas en el sector central de la costa guipuzcoana sucedió durante los años finales del siglo XVI y durante las décadas iniciales del siglo XVII. Es decir, durante una coyuntura en la que estaba en pleno apogeo el proceso de concentración del tráfico comercial y del desarrollo de las principales actividades marítimas, como las pesquerías transoceánicas, en unos pocos puertos de la provincia y en especial en los puertos pertenecientes a San Sebastián. Este proceso de concentración está íntimamente ligado a la progresiva especialización de los puertos guipuzcoanos en distintas actividades. Zarauz se especializó en la actividad pesquera y en la construcción de barcos de pequeño tonelaje, dedicados al cabotaje, la pesca de ballenas y otras especies, y a la marina auxiliar. Orío, por su parte, se convirtió en uno de los principales puertos balleneros de toda Guipúzcoa, tanto en lo que se refiere a capital como a infraestructura. Por último, Guetaria, que contaba con el mejor puerto, se dedicó esencialmente al comercio y a la pesca.

Este proceso, no fue exclusivo de este ámbito geográfico, sino que se reprodujo en todo el arco cantábrico durante el siglo XVII, desde Galicia hasta Bayona de Francia. En el mismo, cada villa luchó por mantener un lugar de privilegio en los diferentes ámbitos productivos, a diferentes escalas: cantábrica, territorial o local; es decir, se establecieron diferentes niveles de jerarquización dependiendo de la escala geográfica y sectorial o productiva. De esa forma, Bayona, San Sebastián, Bilbao o Santander se disputaron el monopolio de la exportación de lanas; Bilbao acabaría controlando la exportación de la lana castellana y Bayona la de la lana Navarra y aragonesa. Por su parte, los astilleros del puerto de Pasajes, la cuenca del Oría, Colindres o Guarnizo trataron de hacerse con el favor real y tener prioridad en la construcción de reales bajeles, con lo que ello suponía de dinamización de otras actividades, como la actividad forestal, la siderurgia, la alimentación de los operarios, el transporte y acarreo de materiales, etc. Pasajes y San Juan de Luz, junto con Bilbao, lucharon por el monopolio de las grasas de ballena, producto de las capturas realizadas en Terranova y Spitzberg.

La costa gallega se especializó en la caza de la ballena, en la pesca de bajura y en el comercio de la sal portuguesa, aunque en puertos con Ribadeo se construyeron reales bajeles. La costa asturiana se dedicó a un cierto comercio de cabotaje, sobre todo Gijón, a la caza de ballenas y la pesca de bajura, con puertos como Ribadesella, donde también se fabricaron de forma aislada reales bajeles. En Cantabria, Colindres y Guarnizo se dedicaron principalmente a la construcción naval, puertos como San Vicente de la Barquera, Santoña, Castro, Laredo o el propio Santander a la caza de la ballena y a la pesca de altura en Irlanda, el Mar del Norte y el Sahara, mientras que Laredo se convertía en el principal puerto corsario de ella. En la costa vizcaína, Bilbao se convirtió en el destino de la grasa de ballena y el bacalao procedente de las costas gallegas y Terranova, además de en un centro importante de construcción naval, y en el principal punto de exportación de la lana castellana, desplazando a los puertos cántabros y guipuzcoanos, mientras que puntos como Bermeo se dedicaban a la pesca de altura y de bajura, y puertos como Musquiz y Mundana se especializaban en el transporte de cabotaje de la vena de Somorrostro que cubría las necesidades de las ferrierías cántabras, desde Bayona hasta prácticamente Asturias. En Guipúzcoa, la pesca de altura —principalmente la pesca de la ballena— fue monopolizada por Pasajes-San Sebastián, aunque gran parte de las tripulaciones procedían de Orio, Zarauz, Zumaya, localidades en las que se formaban pequeñas tripulaciones que acudían en invierno al resto de la costa cantábrica a la caza de la ballena, dedicándose, así mismo a la pesca de bajura. Pasajes, junto a San Sebastián y Fuenterrabía, fue asimismo el principal puerto de exportación de productos siderúrgicos. San Sebastián y Fuenterrabía fueron los principales puertos corsarios de la costa guipuzcoana. Localidades como Deva, Zumaya o Motrico se especializaron en la construcción de embarcaciones de mediano tamaño dedicadas al cabotaje y al comercio, Pasajes, San Sebastián y Usúrbil en la de reales bajeles, mientras que Orio y Zarauz hicieron lo propio en la fabricación de pequeñas embarcaciones auxiliares, de cabotaje, pesca. En la costa labortana, por último, San Juan de Luz y Ciburu se especializaron en la pesca de altura y la caza de la ballena, Bayona en la construcción naval y la exportación de lana y paños, mientras que el resto de pequeños puertos como Hendaya, Guethary o Biarritz se dedicaron a la pesca de bajura y a la caza coyuntural de ballenas (Pecharromás, 1985; Fortea Pérez, 2005; Lanza García, 1991; Casado Soto, 1993; Anes, 1988; Alberdi Lonbide, 2000 y 2006; Rivera Medina, 2000; Goyhenetche, 1998, 2000 y 2003; Turgeon, 2000 y Bilbao, 2003).

La especialización en el sector costero que aquí nos ocupa consistió en el desarrollo del comercio, básicamente de cabotaje, de la industria de construcción naval de embarcaciones de pequeño porte y en la masiva dedicación de su marinería a la cacería de ballenas por cuenta propia o al servicio de las expediciones organizadas por los grandes armadores de otras localidades como San Sebastián. Aunque parezca lo contrario, el desarrollo de esta especialización económica no se opone de ninguna manera al importante auge comercial que acaeció en sus inicios de forma coetánea. Es más, la existencia en un territorio de una economía muy especializada en determinadas actividades implica la exis-

tencia de estrechas relaciones y vínculos con otros territorios especializados en el desarrollo de otras actividades distintas a fin de conseguir la mutua satisfacción de sus necesidades.

### *1.1. El sector pesquero: de la especialización ballenera a la fundación de la Compañía de Caracas*

Las dificultades naturales que las características geofísicas del entorno de Zarauz imponían a la navegación y de manera especial al desarrollo de la pesca en cualquier época del año, la monopolización impuesta por la villa sobre los recursos pesqueros más ricos y de más fácil acceso (Aragón y Alberdi, 2004, p. 6-14; Aragón, 2003, p. 66-67, 80; Aragón, 2001, p. 48-50, 59-63, 91-97, 143-145; Alberdi, 2006, p. 73-96), y la intensa conflictividad pesquera que de todo ello derivaba<sup>4</sup>, impulsó a los vecinos de Zarauz a tener que emplearse de manera masiva en empresas y compañías armadas de otras localidades del litoral guipuzcoano, sobre todo en Guetaria y Orio, para dedicarse a actividades que se desarrollaban muy lejos del litoral de Guipúzcoa. La especialización alcanzada por los vecinos de Orio, Zarauz y Guetaria en la captura de ballenas hizo que se emplearan sobre todo en las expediciones balleneras destinadas a Galicia y, posteriormente, a Terranova (Huxley, 1987, p. 321-329)<sup>5</sup>. Como exponente de la gran importancia de las pesquerías de Terranova en el conjunto de la economía marítima de Zarauz, don Juan de Echebeste señalaba que hasta finales de la década de los 70 del siglo xvi había años en que acudían hasta 80 pescadores zarauztarras embarcados en distintas naos de Guipúzcoa y de Labourd. Es más, llegó a atribuir a su padre el mérito de haber sido el primer vasco peninsular en haber navegado en un barco de Labourd a Terranova (Amezti, 1774, p. 102).

Esta especialización observada en los pescadores de Orio, Zarauz y Guetaria se corresponde plenamente con la emprendida a lo largo de la segunda mitad del siglo xvi por el conjunto de las pesquerías transoceánicas de Guipúzcoa.

4. En Zarauz, estando la pesca en la costa monopolizada por el concejo, esta institución era la propietaria de las ballenas, trompas y demás especies que de vez en cuando aparecían varadas en la playa. Archivo Historico de Protocolos de Guipúzcoa [A.H.P.G.], 2/3176, fols. 169 r<sup>o</sup>-170 v<sup>o</sup>. También algunas instituciones eclesiásticas se beneficiaban de la actividad, caso de la parroquia de Santa María la Real, a la que le correspondía para 1638 el valor de la lengua de cada ballena capturada por sus vecinos, concepto que continuaba percibiendo en 1773, además del valor de un ala de la ballena cazada ese año. A.H.P.G., 2/3073, fols. 8 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>. A partir de la construcción en 1703 de la ermita de Santa Bárbara, los marineros entregaban a este templo el valor de la tripa de cada ballena capturada. En su libro de cuentas se expresa el valor de las tripas de las ocho ballenas cazadas en Zarautz en 1715, 1721, 1722, 1725, 1732, 1734, 1740 y 1757, o la trompa de 1718. Archivo Histórico Diocesano de Donostia [A.H.D.D.], Zarautz: Santa María la Real. Libro de la ermita de Santa Bárbara (1705-1851) y A.H.P.G., 2/3124, sin foliar.
5. Llama la atención que uno de los primeros documentos escritos en América del Norte fuese redactado por un zarauztarra. Se trata del testamento de Joanes de Echaniz, joven marinero de Orio, redactado en 1584 a bordo de la nao de Martín de Hernando, vecino de San Sebastián, por el cirujano Joan Sanz de Arriaga, vecino de Zarauz.

Progresivamente, las compañías pesqueras y los tripulantes de Guipúzcoa que acudían a Terranova se fueron especializando en la caza de ballenas, al tiempo que los de Labourd lo hacían en la captura de bacalao. Dio comienzo así una intensa relación simbiótica entre las flotas pesqueras de Guipúzcoa y Labourd, de importancia capital para comprender la pervivencia de las pesquerías transoceánicas de ambos territorios hasta bien entrado el siglo XVIII, a pesar de todas las coyunturas negativas y adversidades internacionales acaecidas en el intermedio. A partir de las décadas finales del siglo XVI y durante las iniciales del siglo XVII, las pesquerías transoceánicas de Guipúzcoa se vieron gravemente afectadas por un cúmulo de dificultades. Por una parte, las continuas guerras emprendidas por la Corona provocaron que los grandes pesqueros aprestados para Terranova fuesen embargados para servir en la Armada. Por otra, la progresiva disminución de las capturas de ballenas en Terranova obligó a los balleneros a la búsqueda de nuevos cazaderos más al norte en aguas de Noruega, Islandia, Groenlandia y Spitzberg, donde se encontraron con la oposición armada de Dinamarca —soberana de todos esos territorios— y de las grandes compañías inglesa y holandesa que pretendían explotar sus recursos pesqueros en solitario<sup>6</sup>. Esta difícil situación se pudo encauzar a partir de la invención por estas fechas del procedimiento de fundido de la grasa de la ballena a bordo, atribuido al labortano François Sopite, de la obtención en 1639 por los grandes pesqueros de Guipúzcoa de la exención de servir en la Armada y de los tratados comerciales firmados a partir de 1644 entre Guipúzcoa y Labourd a pesar de la guerra abierta entre España y Francia (Alberdi, 2002, p. 135-152; Alberdi, 2003, p. 227-258; Alberdi, 1999, p. 555-590; Aragón y Alberdi, 2001, p. 367-394).

Los balleneros de Orio, Zarauz y Guetaria supieron afrontar y superar estas dificultades, valiéndose principalmente de su larga experiencia y de los medios humanos, materiales y financieros a su alcance. El descenso de la cantidad de grasa de ballena procedente de Terranova, por las razones ya comentadas, debió posibilitar que las cacerías balleneras en aguas de territorios cantábricos como Galicia o Asturias volvieran a ser rentables, como ya lo venían siendo desde época medieval. El prestigio de los balleneros guipuzcoanos era tal que los vecinos de los propios territorios gallegos y asturianos, a fin de capturar las ballenas que frecuentaban sus aguas, acudieron sobre todo al entorno de Orio y Zarauz a fin de contratar a sus expertos arponeros y balleneros. Ya para fines del siglo XVI eran los propios vecinos de Orio y Zarauz quienes asumían la dirección de las empresas balleneras en Galicia y Asturias, arrendando al objeto determinados puertos (Malpica, Caión, Bares, Langosteira, Burela, Lastres, Tapia, Vega o Viavélez) y contratando parte de la mano de obra, embarcaciones y pertrechos que necesitaban, como se puede ver a través de la tabla 1 (Aragón y Alberdi, 2004, p. 18-22; Aragón y Alberdi, 2006, p. 77-111).

6. Con respecto a la decadencia ballenera en Terranova don Juan Echebeste en su historia de Zarauz escrita en 1619 afirmaba que «...cuando esto escribo, solo van a Terranova dos o tres navios a ballenas y bacalaos. Muchos años hace que no viene navio con ballenas, y traen bacalao con pérdida de gentes...». Amezti, 1774, p. 102.

**Tabla 1.** Armadores de expediciones balleneras en el Cantábrico procedentes de Zarauz

Año	Armadores de Zarauz	Puertos arrendados
1594-1595	Joanes de Alzuru	Malpica (Galicia)
1601-1601	Miguel Joan de Alzuru	Cayón (Galicia) Malpica
1604-1605	Joanes de Alzuru	Malpica
1608-1609	Joanes de Arrazubia Gracian de Lete Francisco de Echave Antonio de Arbetzain Joanes de Seguroola Martín de Iriarte el mozo	Galicia o Asturias
1609-1610	Nicolas de Alzuru	Galicia
1614-1615	Joanes del Puerto	Bares (Galicia)
1616-1617	Joanes de Alzuru (padre) Nicolas de Alzuru (hijo)	Bares Lequeitio
1621-1622	Joanes de Alzuru	Galicia
1629-1630	Miguel de Lapazarán	La Coruña (Galicia) Langostera (Galicia)
1631-1632	Miguel de Lapazarán, alcalde	La Coruña Langostera
1633-1634	Miguel de Lapazarán	Galicia
1634-1635	Miguel de Lapazarán	Bares
1634-1635	Martín de Iriarte	Galicia

Los principales armadores de estas expediciones constituyeron un reducido círculo de familias de empresarios pesqueros, frecuentemente emparentados entre sí, de una extracción social y económica acomodada, como eran los Alzuru, Iriarte, Arrazubia, Lete, Echave, Arbetzain, Seguroola, Lapazarán, Ostolaza, Achega, Mandía, etc. Era habitual que las compañías estuviesen formadas por vecinos de las diferentes villas de la comarca e incluso de las comarcas cercanas<sup>7</sup>.

7. Por ejemplo, en 1616 Joanes y Nicolás de Alzuru, padre e hijo, y Martín de Iriarte, vecinos de Zarauz, se concertaron con Miguel de Areiztondo, vecino de Deva, Iñigo Martínez de Licona, de Lequeitio, y Domingo de Campos —uno de los más activos empresarios pesqueros de Guetaria, dedicado a la elaboración de escabeches de besugo que comercializaba en Castilla y Navarra, frecuente arrendador del monopolio pesquero municipal de la bahía de Malcorbe de Guetaria, donde empleaba una red barredera—, para arrendar el puerto de Lequeitio para la caza de ballenas en invierno. En este caso, todos los socios se limitaron a aportar el capital necesario, pues fue Miguel de Areiztondo el encargado de actuar en la expedición en calidad de maestro y capitán, y de encargarse de la contratación de las chalupas y tripulación necesarias. A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 353; A.R.Ch.V., Escribanía Masas, Pleitos Fenecidos, C3178-5 L477 y Alberdi, 2000, p. 115-126.

Tabla 2. Armadores de expediciones balleneras en el Cantábrico procedentes de Orio

Año	Emisores	Receptores	Puertos	Tipo documental
1550-IX-1	Bartolome de Lerchundi, Jorge de Goyarbide, Domingo de Echeata, vecinos de Zarauz, y Sancho de Somorrostro, vecino de La Coruña	Juan de Aguirre	Malpica y Caión	Carta de afletamiento
1553-VII-28	Miguel Blasio de Arbeztain Juan Perez de Iecta, vecinos de Zarauz	Miguel de Urrezmendi, vecino de Orio	Malpica y Caión	Carta de afletamiento
1586-VIII-24	Domingo de Echave menor	Domingo de Echave mayor	Burela	Concierto para la armazón de ballenas
1598-X-8	Antonio de Achega, vecino de Usúrbil	Felipe de Segura, vecino de Orio	Malpica y Caión	Concierto para la armazón de ballenas
1600-IX-24	Pedro de Echaniz, vecino de Orio	Jorge de Lezama	Lastres (Asturias)	Carta de afletamiento
1605-VIII-24	Domingo de Echave y Santiago de Ostolaza, vecinos de Orio	Pedro de Musquiz y francisco López de Porte, vecinos de Musquiz (Vizcaya)	Tapia (Asturias)	Carta de afletamiento
1605-IX-26	Domingo de Echave y Santiago de Ostolaza, vecinos de Orio	Francisco López de Porte	Tapia y Vega	Carta de afletamiento
1606-IX-8	Santiago de Ostolaza y Domingo de Echave, vecinos de Orio	Joan Mançanal de San Julián de Musquiz	Tapia y Viavélez	Carta de afletamiento

*(sigue)*

Tabla 2. Armadores de expediciones balleneras en el Cantábrico procedentes de Orio (continuación)

Año	Emisores	Receptores	Puertos	Tipo documental
1611-VII-27	Juanes del Puerto y Andrés de Magallón vecinos de Zarauz y Orio	Domingo de Cucullo, vecino de Plencia (Vizcaya)	Burela, Magdalena y Basma (Galicia)	Carta de afletamiento
1611-VIII-31	Esteban de Miranda, vecino de Orio	Francisco de Liçaur, vecino de Guetaria	«Grilliqueces» (Galicia)	Contrato de arponero
1615-X-5	Felipe de Segura	Juanes de Arbe, vecino de Orio, Miguel de Arretola, vecino de Zumaya	Malpica	Poder para afletar
1617-III-24	Juan de las Rivas y Clemente de Campos, vecinos de Candás (Asturias)	Antonio de Hendaya y Francisco de Haldape, vecinos de Orio	Camella	Contrato de arponero
1618-IX-26	Vicente y Felipe de Segura, vecinos de Orio	Juan de Sant Martín y Juan d'Espayna, vecinos de San Julián de Musquiz	Bares	Carta de afletamiento
1619-IX-21	Felipe de Segura y Domingo de Alzaga, vecinos de Orio	Mateo de Musquiz	Basma	Carta de afletamiento
1621-VII-18	Felipe de Segura, vecino de Orio	Sebastián de Soroa		Poder para cobrar y arrendar puertos
1622-X-9	Felipe de Segura, Domingo Alonso de Mandiá, vecino de Basma, y Lázaro de Hoa, vecinos de Orio, en nombre de Juanes del Puerto	Pedro Hernández, vecino de San Julián de Musquiz	Burela, Nois y Basma	Carta de afletamiento

(sigue)

Tabla 2. Armadores de expediciones balleneras en el Cantábrico procedentes de Orio (*continuación*)

Año	Emisores	Receptores	Puertos	Tipo documental
1627-IV-2	Santiago de Albia o Almia	Domingo de Echave, vecino de Orio, y Domingo de Yerobi, alcalde ordinario de Orio	Viavélez	Poder para arrendar puertos
1629-III-21	Lázaro de Hoa, vecino de Orio	Domingo de Larrume, vecino de Aya	Langostera	Poder para cobrar indemnización
1629-VIII-30	Domingo de Yerobi, Nicolás de Arranibar, Santiago Almia	Francisco de Cacho, vecino de San Julián de Musquiz	Tapia y Viavélez	Carta de afletamiento
1630-IX-2	Domingo Alonso de Mandia y Lázaro de Hoa, vecinos de Orio	Martín de Arísti y Pedro de Arrarte, vecinos de Plencia	Burela, Nois y Basma	Carta de afletamiento
1630-X-20	Manuel Fco. de Lasateyça, Nicolás de Arranibar y Domingo de Yerobi, Julián de Casanueva, Domingo Perez de Segura y Santiago de Almia, vecinos de Orio, y Domingo Pérez de Mernies Reguera, vecino de Tapia	Manuel Fco. de Lasarteýça, vecino de Usúrbil	Tapia y Viavélez	Carta de afletamiento
1630-XI-6	Pedro de Echaniz	Andrés de Portu	Bares	Poder para administrar la parte del armazón
1631-IX-21	Domingo Alonso de Mandia, Felipe de Segura y Lázaro de Hoa, vecinos de Orio	Ochoa de Basaldua	Burela, Basma y Nois	Carta de afletamiento

*(sigue)*

Tabla 2. Armadores de expediciones balleneras en el Cantábrico procedentes de Orio (continuación)

Año	Emisores	Receptores	Puertos	Tipo documental
1631-X-21	Felipe de Segura, Domingo Alonso de Mandia y Lázaro de Hoa, en nombre de Joanés del Puerto, vecinos de Orio	Martín de Lopategui, vecino de Plencia	Basma, Nois y Burela	Carta de afletamiento
1632-X-18	Nicolás de Arranibar	Miguel de Cerain, vecino de Deva	Tapia y Viavélez	Carta de afletamiento
1633-X-18	Domingo Alonso de Mandia	Tomás Rodríguez, San Juan de Meabe, vecino de Lequeitio (Vizcaya)	Basma	Poder para aceptar carta de afletamiento
1635-IV-29	Francisco de Basarte	Esteban de Arizaga, arponero	Basma	Contrato de arponero
1636-XI-23	Esteban de Areizaga, Tomás Rodríguez y Pedro del Río, vecinos de Orio		Burela, Nois y Basma	Concierto de armazón
1638-X-11	Nicolás de Arranibar y Julián de Casanueva, vecinos de Orio	Esteban de Miranda y Nicolás de Echave, vecinos de Orio	Tapia y Viavélez	Convenio de armazón
1638-X-20	Julián de Casanueva		Tapia y Viavélez	Manifestación de mercaderías
1646-IX-27	Nicolás de Echave, Andrés de Portu, Julián de Casanueva y Juanes de Lerchundi, vecinos de Orio	San Joan de Arrieta, vecino de Plencia	Tapia y Viavélez	Carta de afletamiento

(sigue)

Tabla 2. Armadores de expediciones balleneras en el Cantábrico procedentes de Orio (*continuación*)

Año	Emisores	Receptores	Puertos	Tipo documental
1647-III-26	Juanes de Lerchundi, Nicolás de Echave, Julián de Casanueva y Beltrán de Miranda	Sebastián de Fontuso, vecino de San Jorge de Santurce	Vía Velez, Tapia, San Cibrían y Nois	
1647-IX-27	Juanes de Lerchundi, Juan Beltrán de Miranda y Nicolás de Arranibar, Julián de Casanueva y Nicolás de Echave	Andrés de España, vecino de San Julián de Musquiz	Tapia y Viavélez	Carta de afletamiento
1647-X-17	Nicolás de Arranibar, Andrés de Portu, Nicolás de Echave, Julián de Casanueva, Juan Beltrán de Miranda y Joanes de Lerchundi, vecinos de Orio		Tapia y Viavélez	Fenecimiento de cuentas de la compañía y armazón
1648-IX-5	Julián de Casanueva, Nicolás de Echave, Juan Beltrán de Miranda, Guyanés de Lerchundi, Nicolás de Arranibar y Francisco de Agote, vecinos de Orio		Tapia y Viavélez	Escritura de compañía y armazón
1650-IX-30	Juanes de Lerchundi, Nicolás de Echave, Juan Beltrán de Miranda, Nicolás de Arranibar y Domingo de Portu, vecinos de Orio		Tapia y Viavélez	Escritura de compañía y armazón
1670-IX-8	Capitán Miguel de Alcega, vecino de Orio	San Joan de Arana, vecino de Plencia	Bares	Carta de afletamiento

Al mismo tiempo, algunos armadores de Zarauz y Orio procedieron a invertir capitales en expediciones destinadas a las pesquerías transoceánicas, armadas por algunos de los citados empresarios pesqueros de localidades cercanas<sup>8</sup>. Como se puede comprobar en las tablas precedentes, a partir de 1635 no consta en la documentación consultada la continuidad del armamento de más expediciones balleneras en aguas del Cantábrico desde Zarauz, aunque en el caso de Orio se prolongaron hasta 1638, para no reaparecer hasta el año 1646. Fueron años de dificultades para la economía marítima de toda Guipúzcoa —como para el resto del Cantábrico, pues la mayoría de las actividades marítimas sufrieron un repentino parón, como consecuencia del inicio del conflicto entre España y Francia, a excepción de la actividad corsaria —cuyos principales puertos fueron Fuenterrabía y Pasajes— que conoció un enorme auge, principalmente dedicada al apresamiento de pesqueros labortanos —quienes también la ejercían contra los españoles—, que suponían la principal competencia para los guipuzcoanos, al menos hasta la firma de un nuevo Tratado de Conversa en 1653 (Alberdi, 2006, p. 904-923). El caso de Cantabria es similar, pues el corso se venía desarrollando desde finales del siglo XVI y en él participaban los armadores que pertenecían a las familias económicamente más fuertes de la zona, aliados con las tripulaciones engrosadas por pescadores. La formación en 1619 de la Flota de Cuatro Villas que, desde 1624, se integró en la Escuadra de Cantabria, a instancias de Antonio de Oquendo, y de la que también formaban parte las Escuadras de Vizcaya y Guipúzcoa, dentro de la llamada Armada del Mar Océano, dio la posibilidad a muchos armadores cántabros de hacer frente a las dificultades. En realidad, la Armada Real, corso, y pesquerías de Terranova estaban estrechamente relacionados, puesto que los armadores —como en el caso vasco— alternaban la actividad corsaria, el comercio, las actividades costeras y el servicio de la Armada Real. Esta actividad fue apartándose de la financiación real y su control para convertirse en algo exclusivo de particulares económicamente poderosos. El corso privado fue regulado sucesivamente en 1621, 1623 y 1624, momento a partir del cual surgió la figura del corsario integramente dedicado a esta actividad. Durante todo el siglo XVII se siguieron tomando medidas en torno al corso, sobre todo el que se desarrollaba en pleno atlántico; un ejemplo efectivo fue la ordenanza de 1679 (Pecharromán, 1985).

8. En 1633 Miguel de Lapazarán invirtió 200 reales de plata en la expedición a Terranova del navío del capitán Asencio de Basurto, otro destacado empresario pesquero de Guetaria, a la captura de ballenas y bacalao. Al mismo tiempo se dedicaba a contratar capitales de otros inversores, como los 20 ducados de plata prestados por Antonio de Izurdi, vecino de Guetaria, para emplearlos en el armamento de otro navío de San Juan de Luz que en 1632 acudió a Terranova a la caza de ballenas. En 1635 era su esposa Ana de Alzuru quien junto a Ana de Larrea, vecinas de Zarauz, invertía 25 ducados en el navío del capitán Antonio de Iturribelzaga, destacado empresario pesquero de Motrico, que también acudió a Terranova a la captura de ballenas y bacalao. La actividad pesquera les permitía, además, la participación en otras actividades marítimas, merced a los beneficios obtenidos o a los contactos y relaciones alcanzados con otros territorios. Así, consta que en 1620 Miguel de Lapazarán extrajo de Zarauz para su venta en Galicia en su lancha *Nuestra Señora del Rosario*, 60 quintales de brea y 220 libras de cáñamo rastrillado. A.H.P.G., 2/3098, fols. 32 rº y vº, 49 vº-50 rº; 2/3100, fols. 14 vº y 2/3055, fols. 137 rº-138 vº.

Muchos pescadores del sector costero central, hasta entonces empleados en las expediciones destinadas a Galicia, Terranova y aguas del Ártico, se vieron de pronto precisados a tener que conseguir su sustento, dedicándose con más intensidad a la pesca en el propio entorno de Orío, Zarauz y Guetaria. Significativamente, en 1637 el concejo de Zarauz redactó varias ordenanzas que regulaban los diversos aspectos conflictivos de la caza de la ballena y del reparto de sus beneficios, quizás en respuesta al aumento de la conflictividad producida a raíz también del incremento del número de pescadores dedicados a esta faena<sup>9</sup>. Pero la progresiva superación desde 1639 de los graves problemas que ostigaban a las pesquerías transoceánicas permitió que entre mediados de la década de los 40 y comienzos de la década de los 50 del siglo XVII se restableciera la flota ballenera guipuzcoana que faenaba en aguas del Atlántico norte y del Océano Glaciar Ártico, sin necesidad de recalar en tierra gracias al procedimiento de fundido de la grasa de ballena a bordo.

Durante ese período, la poderosa flota ballenera de Labourd dependió de la contratación de mano de obra guipuzcoana, que llegó a suponer la tercera parte de la tripulación. Hasta bien entrado el siglo XVIII ambas flotas balleneras, la laboritana y la guipuzcoana, además de la gran flota bacaladera de Labourd y de la diminuta flota de Guipúzcoa que continuaban faenando en los grandes bancos de Terranova, absorbían la práctica totalidad de la marinería guipuzcoana; marinería que en invierno, a su regreso de estas expediciones, se dedicaba mayoritariamente en la campaña del besugo, al menos en aquellos puertos que debido a sus buenas condiciones de accesibilidad era posible hacerlo. Este masivo empleo de la marinería en las expediciones pesqueras dirigidas a aguas muy lejanas debió motivar que no volvieran a reactivarse más las campañas balleneras destinadas a otros territorios del Cantábrico. De hecho Zarauz, Guetaria y Orío, junto a Pasajes o Fuenterrabía, constituyeron los principales proveedores de marinería de las flotas balleneras destinadas al Ártico. Durante las décadas finales del siglo XVII y las iniciales del XVIII se produjo un lento proceso decadente de las pesquerías transoceánicas de Guipúzcoa, a medida que los principales inversores y armadores desviaban sus esfuerzos hacia el comercio con las colonias de América. Este proceso de transformación desembocó en la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728, que en pocos años absorbería la mayor parte de los capitales e iniciativas de los inversores y armadores, así como gran parte de la marinería de Guipúzcoa. Esta transformación se evidencia en Orío y Zarauz, cuyos marineros, abandonando su antigua ocupación en las pesquerías transoceánicas, se emplearon en adelante al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas y de otras similares que fueron surgiendo para comerciar con distintos territorios de América (Alberdi, 2000, p. 99-129; Alberdi, 1999, p. 555-590 y Sánchez, 1987, p. 169-177).

También en el caso de Cantabria, Fortea sitúa el período de dificultades de las actividades pesqueras, entre 1584 y 1630, momento desde el que se inició una reactivación (Fortea, 2005). La pesca de bajura, que se centraba en las costeras del besugo, la sardina, el bocarte y el bonito, estuvo durante el XVII sujeta a una rígi-

9. A.H.P.G., 2/3072, fols. 156 rº-157 rº.

de reglamentación gremial por parte de los gremios de mareantes, sobre la base de la obtención de privilegios reales, que impidió a los más modestos sortear la pérdida de ingresos incrementando las capturas. La pesca de altura, de organización capitalista, llevaba a los marinos cántabros hasta los mares de Irlanda, para pescar merluza, y a Terranova, para el bacalao. Desde el siglo xv se constata la presencia de pescadores de San Vicente de la Barquera en los bancos del Sahara. Los marinos de Santoña, Castro, Laredo, Santander, y San Vicente practicaban la caza de la ballena. El período de máxima expansión de las actividades pesqueras se prolongó hasta finales del siglo xvi. A partir de las últimas décadas de dicho siglo se inició un período de dificultades, sobre todo, en el ámbito de la caza de ballenas; actividad que, sin embargo, se prolongó hasta el año 1676, momento en el que desaparecieron las expediciones, para reanudarse nuevamente en el siglo xviii. Las dificultades derivadas de la crisis de demanda desde la zona interior de Castilla, se unieron al alza de los impuestos sobre el aceite y el vinagre, indispensables para el escabeche, al aumento del precio de la sal, para las salazones, y al establecimiento de la Matrícula de Mar en 1625, que obligaba a prestar servicios en la Armada; todo ello retrajo las inversiones en el sector pesquero y redujo los efectivos que se dedicaban a la pesca (Forteza, 2005, p. 406 y 415 y Lanza García, 1991, p. 158).

Apenas contamos con datos para el área asturiana, donde la principal dedicación era la pesca de bajura y la caza de la ballena en sus propios puertos y en los gallegos, una vez aprendidas las técnicas de los balleneros guipuzcoanos a los que acabaron desplazando (Anes, 1988, p. 117-129 y Aragón y Alberdi, 2004, p. 18-22). En el caso labortano, San Juan de Luz y Ciburu eran los principales puertos balleneros ya desde la década de los años ochenta del siglo xvi, en la que los labortanos tenía una flota de aproximadamente 70 navíos, de unas 100-250 toneladas, que se avituallaban en Pasajes para la pesca de Terranova. Pero entre 1585 y 1620 los pescadores de altura vascofranceses sufieron un período de dificultades, como consecuencia principalmente de los efectos de las guerra de religión, el alza de precios, una serie de crisis de subsistencia y pestes, sobre todo la de 1598-1602, y la disminución de las capturas en Terranova hacia 1570. Para paliar sus efectos, estos pescadores comenzaron a explotar la caza de morsas y la venta de barbas de ballena desde los años noventa del siglo xvi. Otra de las alternativas fue la búsqueda de zonas de caza de ballenas, concretamente en Noruega y Spitzberg, que, a pesar de un cierto éxito inicial, contaron con la furiosa oposición de ingleses y holandeses. Pero las dificultades fueron pasajeras y no tuvieron la misma intensidad en todos los casos, ya que la pesca de bacalao se vió menos afectada que la captura de ballena. A partir de 1620 la flota vascofrancesa volvió a recuperarse, sobre todo gracias al alza del precio de los productos pesqueros en España, entre 1625 y 1630, momento en el que dicha flota volvió a alcanzar las cifras de 1580. A mediados del siglo xvii, la flota de Labourd estaba compuesta por unas 60 naves, veinte de las cuales se dedicaban a la caza de ballenas, y para 1645 el número de estas últimas ascendía a 25. Sin embargo, en la década de los sesenta, concretamente en 1664, su número bajó a los 20 balleneros, aunque gracias a los esfuerzos de Colbert se situaron en los 39 navíos en 1672, reducida nuevamente a una veintena entre

1680 y 1700, como consecuencia de las sucesivas guerras y crisis localizadas que sufrió Francia en ese período.

Durante este período, guipuzcoanos y labortanos compartieron puertos, marineros, embarcaciones y capitales, lo que les permitió hacer frente a las dificultades de una forma conjunta, como ya se ha manifestado. Los vascofranceses podían vender sus productos en España y los vascoespañoles se podían embarcar en pesqueros franceses o pescar en Terranova bajo pasaporte del rey de Francia. Vascos de ambos lados de la frontera disfrutaron el puerto de Pasajes, lo que llevó a muchos a compartir fletamientos a la gruesa aventura y a comprar participaciones en los navios. A las autoridades vascoespañolas les interesaba tener buenas relaciones con los vascofranceses, pues de ellos dependían para el buen abastecimiento de cereales en tiempo de guerra, la importación de grasa de ballena, la exportación de hierro guipuzcoano y el mantenimiento de las pesquerías, puesto que los armamentos en Guipúzcoa se hacían con capitales de ambos lados de la frontera y las dos terceras partes de las tripulaciones de los pesqueros guipuzcoanos se componían de balleneros labortanos (Turgeon, 2000, p. 169-175 y Alberdi, 2006, p. 225, 228, 286, 287).

Por tanto, existió una gran variedad de situaciones, incluso dentro del propio territorio guipuzcoano. Mientras en el período comprendido entre 1580 y 1630, áreas como Asturias, Cantabria, la propia Guipúzcoa y Labourd pasaban por momentos de dificultades, el área central de la costa guipuzcoana disfrutaba de un período de bonanza gracias a la caza de ballenas en el Cantábrico. Hacia 1635-1638 esta actividad parece desaparecer momentáneamente, más que probablemente por los efectos de la guerra francoespañola (levas de marinería, construcción de reales bajeles, etc.), en favor de la pesca de bajura y del corso, del que se beneficiaron sobre todo Pasajes y Fuenterrabía, pero con tripulaciones de toda la provincia. Desde mediados de la década de los años 40, de una forma tímida, y sobre todo desde la década de los años 50, sin embargo, toda Guipúzcoa recuperó su vitalidad pesquera, gracias a la reactivación de la pesca en Galicia y en Terranova, como consecuencia de la reactivación de la flota guipuzcoana y a la participación en la flota labortana.

### *1.2. La construcción naval: el recurso a la variedad de actividades en torno a la madera*

Algunos de los ya mencionados maestros de chalupas, caso de los Alzuru y los Lete, diversificaron su actividad en la construcción naval, concretamente en la construcción de embarcaciones pesqueras y de cabotaje. La villa de Zarauz tuvo a lo largo de la Edad Moderna, entre los siglos XVI y XVIII, un gran número de astilleros. Zarauz, a pesar de no tener un puerto importante, por sus condiciones geográficas, contaba con una extensa playa, inigualable para el establecimiento de gradas para la construcción naval —otra cosa era la botadura de barcos grandes—. Lo cierto es que las gradas y astilleros de Zarauz tuvieron una gran importancia a lo largo de los siglos XVI y XVII, construyendo barcos grandes —aunque no muchos, ni excesivamente grandes— y embarcaciones pequeñas, en cuya fabri-

cación se especializó y fue punto de referencia en todo el Cantábrico, como habrá posibilidad de comprobar.

Los astilleros de Zarauz llegaron a tal especialización en la construcción, principalmente de chalupas, que los bosques particulares y concejiles se tuvieron que amoldar a tal fin; desde que eran plantados iban destinados a un determinado tipo de madera y de pieza para las mismas. La especialización naval trajo consigo una especialización forestal o silvícola, ejemplo único en todo el litoral y la geografía guipuzcoana, que, una vez más, pone de relieve el nivel tecnológico y la importancia alcanzadas por la actividad naval en Zarauz. Esta especialización trajo consigo la diferenciación entre dos tipos de tabla: la llamada «tabla de bornos»<sup>10</sup> o «vornuola» y la llamada «tabla de chalupas» o «chalupaola»<sup>11</sup>. Además de las tablas, los barcos necesitaban piezas curvas, que se extraían generalmente de árboles trasmochaderos guiados, que se cortaban por el pie, de los cuales se solían obtener dos o tres piezas curvas<sup>12</sup>. Los bosques de Orio, Zarauz y Aya llegaron a exportar madera a otros puertos, principalmente piezas curvas, de difícil adquisición. En la época en la que las Juntas Generales decretaron solicitar al Señorío de Vizcaya la posibilidad de comprar «corbatones» para la fábrica de barcos (1611-1617) (Aragón, 2001, p. 158), Zarauz los exportaba por ejemplo a San Sebastián<sup>13</sup>. Esta industria forestal proporcionó pingües ingresos a los habitantes de Zarauz y de los pueblos aledaños, así como al propio ayuntamiento de Zarauz, muchos de cuyos bosques estaban precisamente dirigidos a la construcción naval. Siendo así, no es de extrañar que los miembros de la oligarquía de Zarauz participaran en el negocio, puesto que contaban con una gran extensión de bosques en sus pertenencias<sup>14</sup>.

10. A.H.P.G., 2/3040, sin foliar.

11. A.H.P.G., 2/3048, fols. 196 rº y vº. Los bornes (Laburu, 1992, p. 23) o «vornuolas» eran las piezas de madera utilizadas en las tracas superiores del costado de la embarcación, que generalmente se extraían de los robles bornes o melojos (*Quercus Pubescens* o *Ametza* en euskara), cuya madera es poco elástica, quebradiza y difícil de trabajar, mientras que las «chalupaolas» serían las tablas del resto del casco, siendo más caras que las primeras. Es muy posible, por la dificultad en su trabajo, que los bornes fuesen tablas más finas que las chalupaolas y colocadas a tingladillo —no a tope—, es decir, unas sobre otras (Aragón y Alberdi, 2004, p. 34-35); esta técnica se venía usando tradicionalmente en las embarcaciones balleneras desde el siglo XVI, como demuestra el pecio de Red Bay (Canadá).

12. A.H.P.G., 2/3056, fols. 7 rº-10 vº.

13. En 1620 el capitán Joan de Amézqueta, vecino de San Sebastián, compró a varios vecinos de Zarauz y Aya 407 pies de piezas curvas: «bularcamas, varengas, genoles, gorbotes y otros generos de piezas...», para los barcos que estaba construyendo en San Sebastián. Las maderas estaban siendo transportadas por boyerizos, como Francisco de Izeta y Joanes de Lecumberri, vecinos de Aya, desde los montes hasta la ribera de mar de Zarauz, donde debían recogerlos Joanes y Domingo de Sagarna —vecinos de Zarauz, maestros y constructores de chalupas—, para transportarlas hasta San Sebastián por mar en pinaza. A.H.P.G., 2/3065, fols. 59 rº-62 vº.

14. En 1697 don José Antonio Ortiz de Zarauz y Gamboa, señor de Zarauz, alcalde y juez ordinario de Zarauz, vendió al capitán Pedro de Arostegui, vecino de San Sebastián «...bravos, genoles, planes, corvos y demas generos de madera tuerta», que tenía en el caserío Arizterrezu y otras posesiones de Aya, para cuatro galeones que estaba fabricando en Usúrbil para el rey. A.H.P.G., 2/3141, sin foliar. A comienzos del siglo XVIII, en 1709, Lázaro de Lizardi examinó y tasó los montes bravos y castañales pertenecientes a la casa solar de los Zarauz y Arizterrezu, en Alzola, Arizterrezu, Loarrazu, Sarasazu, Ayerdi, Uztaeta, Olazabalegi, Iribar, Iraramendi, Anduti, Estenaga, Saroezabal, Armendia,

El siglo XVI fue el gran siglo de la construcción naval guipuzcoana, cuando se establecieron las bases para el afianzamiento y la posterior expansión del sector. Como bien dice Lourdes Odriozola, a partir de la promulgación de la Pragmática Real de 1563, por un lado, la industria naval guipuzcoana comenzó a recibir pedidos de la Corona, y, por otro, empezó la especialización de algunas factorías:

- Puertos como el de Pasajes o las riberas del Oria —en casos aislados, cuando las mencionadas no daban abasto, también Zumaya y Deva— se especializaron en la fabricación de barcos de gran tonelaje.
- Fuenterrabía, Zumaya, Motrico y Deva se especializaron en la fabricación de embarcaciones mercantes de tamaños y tipos diversos (Odriozola, 2002, p. 177-178).
- Orio y Zarauz se especializaron en la fabricación de embarcaciones de pequeño tamaño, dedicadas principalmente a la navegación de cabotaje —de puerto a puerto y siempre con la costa a la vista—, al transporte de mercancías o a la pesca en el Cantábrico. Esta especialización le permitió a Zarauz tener una cartera de pedidos prácticamente ininterrumpida —únicamente en los años centrales del siglo XVII— desde finales del siglo XVI hasta finales del siglo XVII. La evolución de las gradas de Zarauz es similar a la propuesta por Lourdes Odriozola para el resto de astilleros guipuzcoanos: más o menos regular hasta 1639, momento en el que se produce una momentánea recesión, para dar paso a una importante recuperación entre 1650 y 1690 (Odriozola, 2002, p. 157-212).

Debido a las cualidades geográficas de la costa zarauzitarra y de su playa, era complicada la construcción de grandes barcos en sus astilleros; los barcos construidos eran de tamaño medio. Los vecinos de Zarauz estaban principalmente especializados en la construcción de chalupas, zabras y pinazas, relacionadas con la pesca de la ballena, en la que parece que los zarauzittarras eran auténticos maestros, ya que para estas fechas encontramos a algunos siendo contratados por empresarios foráneos o arrendando puertos de Asturias y Galicia para la caza de la ballena en invierno, como ya se ha descrito. Sin embargo, ello no supone que en Zarauz no se fabricaran barcos de gran tamaño. A tenor de la documentación, la tradición de la construcción naval en Zarauz se remonta a la primera década del siglo XVI. No fueron muchos los barcos construidos de los que se tiene noticia, pero a pesar de ello fueron barcos de medio tonelaje y capacidad, lo que precisaba de una fuerte infraestructura (madera, hierro, cordelería, carpinteros, tiempo, dinero, boyerizos para el transporte de materias primas y botadura de embarcaciones, etc.). Entre 1515 y 1593 se construyeron en las gradas de Zarauz 5 barcos de entre 200 y 400 toneladas (Aragón y Alberdi, 2004, p. 34-37). En el siglo XVII tenemos la última referencia a un gran navío construido en las gradas de Zarauz, llamado San Juan Bautista, de la mano de dos grandes comerciantes de Zarauz, los capitanes Joan Beltrán del

---

Iturraran, Ibarrola de suso y yuso, Oribar, Beogarate, Sorasu, Necazabal, Chindurrieta, Oribar Echeberria, Oribar Torrea, Igerain, Almizuri y Gazteategi en 163.814 reales de plata. A.H.P.G., 2/3149, sin foliar.

Puerto o Portu y Francisco de Veroiz, el cual acabó siendo vendido en Sevilla; práctica ésta muy habitual en los astilleros vascos<sup>15</sup>. Tras la fábrica de este barco, Francisco de Veroiz inició la fabricación para el rey de otro galeón de 300 toneladas en los astilleros de Sudugaray (Aya)<sup>16</sup> y en el año 1624 inició la construcción de un patache, que encargó a Domingo de Sagarna<sup>17</sup>.

A finales del siglo XVI comienza a aparecer una serie de personajes que al mismo tiempo están vinculados con la caza de ballenas y la construcción naval —es el caso de Francisco de Alzuru, que en 1586, junto con otros vecinos de Zarauz y Orío, firmó un contrato para ir a Bares a la caza de ballenas como maestre de chalupas<sup>18</sup>—. Por eso nos atrevemos a decir que fue principalmente la pesca de la ballena la que promovió la especialización de los constructores navales del sector costero central, quienes se dedicaron a la fabricación de embarcaciones balleneras. Además de constructores navales, muchos de ellos serán maestros de chalupas. Como hemos podido comprobar todo esto no salió de la nada, pues existía una larga tradición de carpinteros de ribera. Las necesidades del mercado, ante la falta de pedidos de grandes embarcaciones, y las características de la playa de Zarauz, obligaron a los carpinteros de la zona a especializarse en la fabricación de barcos más pequeños. Toda la estructura existía, por tanto, pero tuvieron que ser personajes como los mencionados capitanes Juan Beltrán del Puerto y Francisco de Veroiz, los que capitalizaran y catalizaran dicha infraestructura.

15. En 1619 compran al capitán Baltasar de Urquiola, vecino de Zarauz, un monte bravo en Urragachipi, para construir el galeón llamado San Joan Bautista, de 600 toneladas, que estaba acabado en 1620, fecha en la que don Alonso de Idiaquez, superintendente de fábricas, arqueamientos y plantíos de Guipúzcoa, acudió al astillero de la villa de Zarauz para arquear el mencionado galeón, fabricado por Domingo de Ayalde, vecino de Usúrbil, maestre carpintero y fabricante de galeones y fábricas de navíos, morador en Zarauz, al que pagaron 900 ducados; para la botadura fueron necesarias 300 yuntas de bueyes. El San Joan Bautista fue trasladado a Sevilla por el capitán Francisco de Aramburu, donde fue vendido al capitán Sebastián Jimenez de Enciso por 23.900 ducados. A.H.P.G., 2/3054, fols. 26 r<sup>o</sup>-28 r<sup>o</sup>; 2/3055, fols. 139 r<sup>o</sup>-140 v<sup>o</sup> y 179 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; 2/3061, fol. 184 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; y Ameztzi, 1774, p. 12. Además, Francisco de Veroiz vendió otro galeón, nombrado San Francisco, a la Corona de Portugal en 1626. A.H.P.G., 2/3061, fol. 104 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>.
16. Para ello, compró piezas curvas al Concejo de Zarauz en Blassiobasoa y Larrañaga, tablas a Gracia de Aialde, dueña de la casa solar de Zulaica y vecina de Aya, robles, tablas y curvatones a Joan Beltrán de Amezqueta y Laurgain, señor de Laurgain, tablas a Miguel de Goroa, vecino de Asteasu (Aurizenea, 1987, p. 45-60), a Martín de Irarreta, también de Asteasu, y a Joanes de Aguirre, vecino de Cizúrquil, y dio poder a su esposa doña María del Puerto, para que, en su ausencia en la Corte real, pudiera comprar «montes bravos y trasmochaderos, tablas y clavazones y otros cualesquier materiales de navíos y galeones por cualesquier precios y cantidades que vien visto le fuere...». A.H.P.G., 2/3056, fols. 7 r<sup>o</sup>-10 v<sup>o</sup>, 28 r<sup>o</sup>-29 v<sup>o</sup>, 139 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; 2/3059, fol. 89 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup> y 2/3061, fols. 135 r<sup>o</sup>-136 v<sup>o</sup> y 142 r<sup>o</sup>-143 r<sup>o</sup>.
17. A.H.P.G., 2/3059, fol. 180 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>. Para el examen del mencionado patache, tanto Veroiz como Sagarna eligieron a Domingo de Arrazain, vecino de Orío, y a Francisco de Uzcanga, vecino de Zumaya, «maestros carpinteros de fabricas de navíos». Precisamente Domingo de Arrazain firmó en 1625 un contrato para trabajar como maestre mayor en el puerto de Ribadeo en la construcción de galeones para el rey, llevando consigo otros seis oficiales que servirían como contra maestre, calafates y oficiales carpinteros; esto da muestra del prestigio de los constructores navales de la zona de Urola-Costa. A.H.P.G., 2/3060, fols. 144 r<sup>o</sup>-145 v<sup>o</sup>.
18. A.H.P.G., 2/3010, fols. 168 v<sup>o</sup>-172 r<sup>o</sup>.

Lejos de hundirse ante las dificultades, desde finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII, se empieza a establecer una sólida infraestructura en torno a la construcción naval, puesto que muchos de los constructores tomarán a su cargo un gran número de aprendices, venidos desde diversas partes del litoral cantábrico, no sólo guipuzcoano, lo cual demuestra la pericia, prestigio e importancia de dichos constructores y de la actividad en Zarauz<sup>19</sup>. Como se puede apreciar a través del cuadro, los contratos de aprendizaje se formalizaron sin interrupción durante las dos primeras décadas del siglo XVII, pero a partir de 1619 hubo un parón. Posteriormente, en 1639 se reinició la firma de contratos. Muy posiblemente, la formalización de contratos en las dos primeras décadas del siglo XVII responda a la necesidad de mano de obra cualificada y de infraestructura en un sector que estaba en continua expansión. El parón a partir de 1619 tal vez se deba a la bonanza del sector que no necesitaba de más mano de obra, pues ya contaba con el suficiente número de aprendices, oficiales y maestros, en un sector que, a pesar de su expansión, tenía sus límites; los que durante las primeras décadas eran aprendices, ahora ya ejercen como oficiales —e incluso, como en el caso de Gregorio de Apategui, como maestros— y tienen su propia cuota de mercado, por lo que no es necesario aumentar el número de aprendices, que podrían saturar el mercado y suponer una amenaza y competencia para los que ya son oficiales. A partir de 1637, sin embargo, debido al continuo estado de guerra con Francia (desde 1635), a las levadas de marinería, a las propias dificultades del sector y al hecho de que algunos de los oficiales participaban en las Reales Fábricas de barcos o habían subido al escalafón de maestros carpinteros, se hizo necesaria nueva mano de obra que fortaleciera en el futuro la demanda de construcción de chalupas. Es muy ilustrativo el caso del mencionado Gregorio Apategui, quien en 1606 aparece como aprendiz con Joanes de Sagarna, y para 1637 ya es maestro carpintero, que toma a su cargo aprendices.

De todas formas, todo ello demuestra la fuerza del sector, que contaba con una sólida estructura gremial formada por aprendices, oficiales y maestros carpinteros y plantea la duda en torno a conceptos como «dificultad» y «recesión» aplicados a actividades productivas concretas. En numerosas ocasiones, los historiadores se centran en exceso en una actividad y un marco geográfico concretos, lo que les hace perder la perspectiva, sin tener en cuenta la movilidad geográfica y sectorial de la mano de obra, que no desaparece sino que se traslada de un sitio para otro, realizando actividades dispares en función de las necesidades y la demanda. Es por ello, por lo que encontramos a una misma persona durante diferentes momentos de su vida, desempeñando actividades muy dispares —que no son excluyentes y que pueden llegar a compaginar—: maestros de chalupas, maestros carpinteros de chalupas y navíos, escultores fabricando retablos o reedificando casas y edificios, labores de duelería y astería, fabricación de aperos, etc.

19. A.H.P.G., 2/3035, sin foliar; 2/3036, fols. 54 vº-55 vº; 2/3038, sin foliar; 2/3040, fol. 34 rº y vº; 2/3041, fols. 35 vº-36 vº; 2/3045, fol. 64 rº y vº; 2/3046, fols. 109 rº y vº; 2/3054, fol. 248 rº y vº; A.H.P.G., 2/3072, fol. 159 rº y vº; 2/3074, fol. 102 rº y vº; 2/3075, fols. 21 rº y vº, 37 rº y vº y 64 rº y vº y 2/3076, fol. 130 rº y vº.

**Tabla 3.** Contratos de aprendizaje formalizados en Zarauz

Fecha	Maestro carpintero	Aprendiz	Procedencia
7-IV-1599	Francisco de Alzuru	Juan Pérez de Illumbe	Orio
2-VI-1600	Felipe de Arbeztain	Joanes de Arrazubiaga	Zarauz
28-XII-1600	Domingo de Alzuru	Cristobal de Udaquiola	Zarauz
23-IX-1602	Bartolomé de Lete	Cosme de Corrales	Llanes (Asturias)
23-IX-1602	Bartolomé de Lete	Mateo de Colsa	Llanes (Asturias)
13-IV-1605	Bartolomé de Lete	Juanes de Azcue	Zarauz
4-IX-1605	Joanes de Aramburu	Domingo de Epelola	Oiquina
4-IV-1606	Joanes de Sagarna	Gregorio de Apategui	Zarauz
12-V-1610	Felipe de Arbeztain	Juanes de Azcue	Zarauz
26-V-1611	Joanes de Sagarna	Jacobe de Sasturri	Ondarroa
29-XII-1619	Pedro de Echave	Joanes de Zulaica	Zarauz
1-XI-1637	Gregorio de Apategui	Martín de Miranda	Orio
11-VIII-1639	Pelayo de Echave	Gaspar de Elcano	Zarauz
11-VIII-1639	Pelayo de Echave	Andrés de Eguia	Zarauz
13-III-1640	Francisco de Manterola	Baltasar de Ezenarro	Zarauz
19-II-1640	Simón de Echeveste	Domingo de Elcano	Zarauz
3-XI-1641	Gregorio de Apategui	Miguel de Gorriaran	Zarauz

Las primeras zabras o pinazas documentadas que se construyen datan de comienzos del siglo XVII. Los clientes en la mayoría de los casos eran foráneos, tanto de la costa guipuzcoana (San Sebastián o Deva) como del resto del Cantábrico (Cantabria, Asturias, Galicia). Las gradas donde se construían estas chalupas y zabras no serían de grandes dimensiones, sino sencillas estructuras establecidas en la playa —o en el «mirador de mar» (Munoa)—, propiedad de los constructores, que pasarían de generación en generación<sup>20</sup>.

Las chalupas fabricadas en Zarauz<sup>21</sup> adquirieron fama en todo el Cantábrico, por eso era habitual que llegasen a Zarauz, pescadores y personas asturianas y

20. Así lo demuestra el caso de Joanes de Sagarna, quien en su testamento establece que, durante diez años, lo pueda utilizar su hijo Miguel, oficial carpintero, seguramente hasta que obtenga la maestría, transcurridos los cuales pasará a manos de Ana de Sagarna, hija de Joanes y hermana de Miguel, casada con Francisco de Echave, muy posiblemente hijo de Pedro de Echave, constructor de chalupas. A.H.P.G., 2/3043, fols. 88 r<sup>o</sup>-89 v<sup>o</sup>.

21. A.H.P.G., 2/3028, sin foliar; 2/3042, fols. 66 v<sup>o</sup>-67 r<sup>o</sup>; 2/3043, fols. 75 v<sup>o</sup>-76 v<sup>o</sup>; 2/3043, fols. 132 v<sup>o</sup>-133 r<sup>o</sup>; 2/3044, fols. 88 v<sup>o</sup>-90 v<sup>o</sup>; 2/3044, fols. 173 r<sup>o</sup>-174 r<sup>o</sup>; 2/3044, fol. 176 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; 2/3050, fols. 152 r<sup>o</sup>-153 v<sup>o</sup>; 2/3059, fols. 170 r<sup>o</sup>-171 r<sup>o</sup>; 2/3059, fol. 180 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; 2/3093, fols. 29 r<sup>o</sup>-30 v<sup>o</sup>; 2/3107, fols. 9 r<sup>o</sup>-10 v<sup>o</sup> y fols. 30 r<sup>o</sup>-31 r<sup>o</sup>; 2/3108, fols. 84 r<sup>o</sup>-85 r<sup>o</sup>; 2/3109, fol. 37 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup> y 20 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; 2/3110, fols. 73 r<sup>o</sup>-74 r<sup>o</sup>; 2/3012, fols. 3 r<sup>o</sup>-4 v<sup>o</sup>; 2/3155, fol. 91 r<sup>o</sup>; 3/2355, fols. 281 r<sup>o</sup>-283 r<sup>o</sup> y A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 661 (1631).

Tabla 4. Nómina de embarcaciones construidas en Zarauz durante el siglo XVII

Fecha	Constructor	Cliente	Procedencia	Barco
13-III-1604	Pedro de Echave	Juanot de la Borda	San Sebastián	Pinaza (zabra)
22-VI-1607	Joanes de Sagarna	Juanes de Iturbe	Deva	Pinaza (zabra)
1607	Joanes de Sagarna	Domingo de Eizaguirre	Ondarroa	Pinaza (zabra)
23-VI-1608	Bartolomé de Lete	Juanes de Sasoeta	San Sebastián	Pinaza (zabra)
17-VI-1608	Bartolomé de Lete	Gabriel de Abadia	Fuenterrabía	Pinaza (zabra)
25-IV-1609	Bartolomé de Lete	Domingo de Igola y Joan Tello de Villalaud	Fuenterrabía	Pinaza (zabra)
15-VI-1609	Bartolomé de Lete	Miguel de Belsu	Fuenterrabía	Pinaza (zabra)
8-IX-1609	Bartolomé de Lete	Miguel de Belsu	Fuenterrabía	Pinaza (zabra)
5-VI-1615	Joanes de Sagarna	Joachin de Salmón	Castro Urdiales	Pinaza (zabra)
16-IV-1624	Pedro de Echave	Martín de Ondarza y Gazteguia	Mundaca	Bajel
18-VII-1624	Domingo de Sagarna	Francisco de Veroiz	Zarauz	Patache
15-V-1628	Domingo de Sagarna	Santiago de Mumita	San Julián de Musquiz	Bajel
30-VII-1629	Domingo de Sagarna	Martín de Arrivillaga San Sebastián y Adrian de Leiza	Pinaza	
26-VIII-1643	Domingo de Sagarna	Margarita de Santiago	Pasajes San Pedro	Bajel
30-VIII-1662	Domingo de Sagarna	Tomás de Elguero	San Julián de Musquiz	Bajel
20-XII-1662	Pelayo de Argoin	Joan de la Cruz Isaravia	Castro Urdiales	Fragata
20-X-1664	Domingo de Sagarna	Tomás de Montano	San Julián de Musquiz	Bajel
12-IX-1665	Pedro de Lete	Domingo de Cucullu	Plencia	Navío
5-VI-1665	Pedro de Lete	Domingo Pérez	Suances	Bajel
3-XII-1666	Simón de Iturrieta	Diego de Arteaga	Gorliz	Barco
30-I-1668	Pedro de Lete y Asencio de Arbestain	Capitán don Francisco de Llano	San Julián de Musquiz	Dos Bergantines

gallegas que compraban chalupas de segunda mano<sup>22</sup>. En la década de los años veinte parece que el tipo de barco más demandado es el patache o bajel (Odriozola, 1997, p. 122, 126, 133)<sup>23</sup>, muy similares a las pinazas en largura, aunque algo más anchos, relacionados con la navegación de cabotaje: con el transporte de mineral de hierro desde Somorrostro —pues en la mayoría de los casos los compradores son vizcainos, de la zona de Musquiz y Mundaca—, con el transporte de madera a los astilleros y con el transporte de pertrechos y capturas en la pesca de ballenas en Galicia.

La documentación no permite saber si entre 1629 y 1662 se construyó algún barco, lo cual no quiere decir que no fuese así, puesto que era costumbre —lo seguirá siendo en el siglo XVIII— formalizar los contratos de construcción de forma oral, sin pasar por escribano alguno. Prueba de ello es la compra que en 1610 hizo Joan de Cassarin de una chalupa nueva a Pedro de Echave; chalupa cuya construcción no quedó refrendada ante notario. Otra de las posibles razones, puede ser la participación de los carpinteros de ribera de Zarauz en la construcción de navíos para la Corona —tanto grandes como auxiliares—; el hecho de que la construcción de barcos para la Corona se hiciese a través del sistema de asientos y de que a su vez los asentistas subcontratasen las labores, muchas veces de forma oral, puede explicar que se pierda la pista de las embarcaciones fabricadas. En este caso, no sabemos si es esto lo que ocurrió o, por el contrario, hubo una etapa de recepción del sector.

Si nos fiamos de la documentación, parece que la construcción de embarcaciones en las gradas de Zarauz se ralentizó o paralizó momentáneamente, aunque la mano de obra especializada continuó existiendo, puesto que el último que formalizó un contrato en 1629 fue precisamente el mismo que formalizó el primero de 1662, Domingo de Sagarna, quien, cuando Margarita Santiago le encargó que construyera un bajel en Zarauz, residía excepcionalmente en Pasajes San Pedro<sup>24</sup>, posiblemente para participar en la construcción de barcos para la Corona. Los constructores navales de Zarauz, a pesar de estar especializados, diversificaron su labor trabajando en otros astilleros privados o públicos—, como carpinteros pero en la edificación de casas<sup>25</sup>, en labores de acarreo de trigo y hierro a otras localidades, o en labores de pesca de bajura y de altura; hay que recordar que precisamente éste es un período en el que muchos de los constructores navales de Zarauz arriendan puertos en Asturias y Galicia, lo que tal vez demuestre que la pesca de la ballena en el Cantábrico supuso un refugio de la mano de obra y capitales de la construcción naval en un período de reducción de los pedidos. Por todo ello, no podemos decir que el sector naval en Zarauz estuviese en crisis; lo que hay es una

22. En 1610 Joan Cassarin, vecino de Lastres (Asturias), compró a Pedro de Echave, vecino de Zarauz, una chalupa nueva. A.H.P.G., 2/2045, fol. 105 rº y vº.

23. A pesar de la diferenciación que realiza Lourdes Odriozola entre pinaza, zabra o patache, en el caso que aquí nos ocupa parece que se utilizan diferentes términos para definir el mismo tipo de embarcación.

24. A.H.P.G., 2/2355, fols. 281 rº-283 rº.

25. Caso de Bartolomé de Lete, que en 1610 le reconstruyó su casa a Juanes de Gorriarán, vecino de Zarauz A.H.P.G., 2/3045, fols. 56 rº-57 rº.

disminución de los pedidos —más que probablemente por el conflicto bélico entre España y Francia que se extendió entre 1635 y 1659, aunque ya desde 1625 tuvo sus primeros conatos— y de los barcos construidos en Zarauz, pero la mano de obra y la estructura empresarial y laboral perdura<sup>26</sup>.

También en Cantabria se produjo un fenómeno similar, aunque con ciertas características propias. Durante el siglo XVII, aunque se siguieron labrando esporádicamente por algunos particulares buques para el comercio y el corso, así como para las pesquerías de Terranova, el volumen de embarcaciones construidas en Cantabria disminuyó y quedó reducido a la reposición de unidades para la flota pesquera de bajura y a los sucesivos asientos para la construcción de galeones de gran porte, destinados a las armadas reales y a las flotas de Indias; es decir, los astilleros de Guarnizo y Colindres también experimentaron un proceso de especialización. De los datos que aporta José Luis Casado Soto se desprende que en el siglo XVII hubo un aumento de la producción de los astilleros de Guarnizo frente al siglo XVI, puesto si en el siglo XVI se fabricaron 15 buques, en el XVII fueron 26, cantidad infinitamente menor a la del siglo XVIII, período en el que fueron 84 los buques construidos, con un tonelaje incomparablemente superior. Curiosamente, durante el siglo XVII, a pesar de que la fabricación de barcos se mantuvo bastante constante, gracias a la creación de la Armada del Mar Océano, curiosamente existe un período comprendido entre 1619 y 1645 en el que no se fabrica ningún barco. No parece que sea casualidad, puesto que las fechas coinciden con las del caso de Zarauz y Guipúzcoa. Algo parecido parece suceder en el astillero de Colindres, donde en el siglo XVII se fabricaron 34 buques, ya que entre 1619 y 1631, y entre 1639 y 1652 no constan construcciones (Casado Soto, 1993, p. 45-49). No obstante, en este caso, se debe tener en cuenta que eran barcos de mucho porte, nada comparables a las pequeñas embarcaciones de cabotaje y pesca fabricadas en las gradas de Zarauz, cuya realización podía prolongarse ampliamente en el tiempo; de hecho los doce galeones encargados en 1638 se botarían en 1646 y 1651, debido a las dificultades financieras de la Corona. Su actividad decreció definitivamente en el último tercio del siglo XVII, debido a la falta de calado y a la barra de Santoña (Fortea, 2005, p. 424-425).

En Labourd, por su parte, el principal centro de producción fue Bayona, que experimentó un auge de la construcción naval durante el siglo XVII, gracias a la demanda de la pesca de altura y la política de Colbert. Precisamente, en tiempos de Colbert se trató de fomentar e impulsar en toda la Corona gala el desarrollo de una flota mercantil próspera, que ayudase a la expansión de las compañías privilegiadas de comercio. En Bayona, donde estaba la mayor parte de los carpinteros de ribera, la mayor parte de los barcos que se fabricaron durante el siglo XVII fueron navíos comerciales. El intento por parte de Colbert de crear un arsenal real en Bayona para la construcción de navíos de guerra, respondió a la fama de los car-

26. En la línea de lo anteriormente apuntado, tal vez cabría replantearse la conveniencia de considerar la construcción naval un sector productivo en la Edad Moderna. A tenor de los datos, sería más exacto hablar de la industria de la madera o de carpintería, que englobaría, entre otras actividades, la construcción naval, la ebanistería, la fabricación de aperos y muebles, la construcción de edificios, la escultura, etc.

pinteros bayoneses, la calidad de los robles de la región y la proximidad de los Pirineos, con ricas reservas de madera para el casco y los mástiles. También Ascain fue un importante punto de construcción, especializado en la construcción de navíos para la pesca de altura, puesto que de los 74 barcos que durante la segunda mitad del siglo xvii formaron parte de la flota de San Juan de Luz, 21 salieron de los astilleros del mencionado punto (Goyhenetche, 1998, p. 156-157).

Curiosamente, como se puede apreciar a través de la nómina de embarcaciones construidas en Zarauz durante el siglo xvii, los contratos firmados con clientes de Guipúzcoa finalizan en 1609, fecha a partir de la cual prima la clientela de fuera de la provincia —lo que es un síntoma inequívoco del mencionado proceso de especialización y jerarquización que tuvo lugar en todo el Cantábrico—. Ello no quiere decir que no se sigan construyendo barcos para clientes guipuzcoanos, sino que, seguramente por una cuestión de confianza, los contratos con los guipuzcoanos pasan a ser orales, mientras que con los clientes llegados desde todo el Cantábrico es necesario actuar con mayor precaución. Cuando a partir de la década de los años sesenta se recupere la cartera de pedidos, no existirá ningún problema para hacer frente a toda la demanda. Hemos de tener en cuenta, que el establecimiento de un astillero no suponía un gran costo ni inversión: las gradas donde se construían los barcos eran simples estructuras coyunturales de madera, desmontables en cualquier momento, cuya construcción en la arena no suponía una importante inversión en dinero ni trabajo. Es ésta una característica común a todas las labores y actividades industriales de la época, y que muchos historiadores no acaban de entender<sup>27</sup>. De todas formas, en el caso de Zarauz existe un problema añadido y es que no se conservan los protocolos entre 1642 y 1662, por lo que no sabemos si en ese período de 20 años se fabricó algún barco. Aún así, es sintomático que entre 1629, última referencia de construcción de una embarcación, y 1642 no haya ninguna nueva referencia; ello quiere decir que la disminución de pedidos —si es que ésta realmente ocurrió— ya se había iniciado en los años treinta.

A partir de la década de los años sesenta del siglo xvii parece que hay un renacimiento de la construcción naval en Zarauz —como se puede apreciar a través del mencionado cuadro—, donde se construyen barcos de diversos tamaños, tanto medianos como pequeños. Entre 1662 y 1663 Pelayo de Argoain construyó una fragata de unos 12 metros de largo y 4 metros de ancho, con su alcázar o castillo<sup>28</sup>.

27. A pesar de que historiadores de otros países insisten en esta realidad que se producía durante la época moderna en toda Europa, incluso en la progresivamente más industrializada Inglaterra del siglo xviii. Peter Mathias afirma, refiriéndose a la Inglaterra de las décadas iniciales del referido siglo: «...Seasonal interruptions to agricultural, industrial, mining, construction, shipping and trading activities were endemic. Export markets (and also the home market) were subject to cyclical variations —affecting returns by way of price movements as well as changes in volume. Where industrial production was scattered over different sites, with different processes utilizing artisan technology taking place in different localities, delays in fulfilling orders could be inordinate. In a sense speculative trading was inevitable given the decoupling between taking commercial decisions and the information on which they had been based, even if consignments were only dispatched according to firm orders. Market conditions could change between the time of placing an order and the arrival of the ship carrying the goods...» (Mathias (2000), p. 22).

28. A.H.P.G., 2/3107, fols. 30 r<sup>o</sup>-31<sup>o</sup> r<sup>o</sup>.

La construcción de semejante barco no hubiese sido posible de no existir la suficiente mano de obra cualificada, lo cual nos conduce a insistir en que el silencio documental entre 1629 y 1662 no supone una autentica recesión estructural, sino más bien coyuntural. Esta nueva hornada de maestros y oficiales carpinteros no sólo trabajan en el astillero de Zarauz, sino que se trasladan por toda la costa para la fábrica de barcos para particulares o para la Corona<sup>29</sup>.

A partir del siglo XVIII apenas se documenta la construcción de barcos en las gradas de Zarauz, lo cual demuestra que la actividad de la construcción de chalupas o pinazas, dejó de tener importancia o al menos se vio sustituida por actividades más lucrativas, como la pesca, a la cual no tuvieron ninguna dificultad en amoldarse los constructores navales, que compaginaban su actividad como carpinteros de ribera con la de carpinteros, pescadores o maestros de chalupas, arrieros, etc. No obstante, el hecho de que en la propia Zarauz se dejasen de construir barcos, no quiere decir que la industria naval desapareciese, muy al contrario, puesto que son numerosas las noticias de carpinteros zarautzarras que trabajan en la construcción de barcos para el rey o que se embarcan como carpinteros en barcos con destinos diversos<sup>30</sup>. Atrás quedaban los grandes momentos de la construcción naval en Zarauz, cuando, sobreponiéndose a las dificultades del siglo XVI, supo crear su propio mercado y convertirse en la principal abastecedora de embarcaciones de pequeño tamaño, destinadas a la pesca y el transporte, de prácticamente todo el Cantábrico, creando incluso un diseño propio famoso en toda la Corona. La fama de las lanchas y chalupas de Zarautz llegó hasta el siglo XVIII, como demuestra el hecho de que el famoso constructor naval Francisco Gautier, ordenara en 1770 que las lanchas besugueras que se debían enviar en piezas desde el Río de la Plata debía ser:

...como las de Zaraos en Guipúzcoa haciendo las cubiertas falsas en quarteles con enjarezaos y encerados para que use, o no de ellas, según combenga; y que esta

29. En 1669 Pelayo de Argoain se hallaba en Motrico fabricando un navío afragatado para Mateo de Aya, vecino de Pasajes, junto con 4 oficiales y 3 aprendices de su cuadrilla. A.H.P.G., 2/3113, sin foliar. En 1672 Antonio y Juanes de Iturriondo trabajaban en Usúrbil en la fábrica de navíos para la Corona. Archivo General de Gipuzkoa (A.G.G.-G.A.O.), COCRI 64, 21 (1672). En 1681 Clara de Urezberoeta, esposa de Pelayo de Argoain, y Ángela de Argoain, hija del mismo, reclamaban a Joanes de Urezberoeta la paga de alimentos y limpieza de 307 días que estuvo, al cargo de Pelayo, en Rivadesella como oficial carpintero, fabricando un galeón para don Antonio de Estrada en 1666. A.H.P.G., 2/3125, fols. 14 r<sup>o</sup>-15 v<sup>o</sup>. Asencio de Arbestain y Arriaga y Miguel de Lerchundi estuvieron en 1684 en Orío fabricando barcos reales para don Miguel de Oquendo y Pedro de Echaniz, y en Colindres para el general don Millán de Iriarte. A.H.P.G., 2/3131, fols. 17 r<sup>o</sup>-19 r<sup>o</sup>. También Tomás de Miranda y Francisco, su primo, estuvieron en la construcción de galeones en Pasajes. A.H.P.G., 2/3146, sin foliar.
30. A.H.P.G., 2/3158, fol. 152 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>. En 1727 la Diputación de Guipúzcoa acordó que para la limpieza del canal del puerto de Pasajes, «...se necesita de tres bateles de los cuales se ha encomendado de trabajar uno Asencio de Azpillaga y dos se deveran por las mismas medidas hazer fabricar en Zarauz acordo la Diputacion escribir a don Juan Beltran Francisco de Portu y Soroa alcalde de aquella villa para que sin perder tiempo los haga trabajar a dos maestros conforme a las medidas que les esplicara Asencio de Azpillaga vecino de Orío adbirtiendo que si necesitaren de que se les anticipe algun dinero acudan a don Bernardo de Ardena que se les dara y pagara a su tiempo el coste principal...». A.G.G.-G.A.O., CO ECI 223 (1728).

obra se practique ahí, dirigiéndola vuestra señoría con los maestros prácticos que haya, o se hagan venir del mismo Zaraos para su fábrica... (Odriozola, 1997, p. 52).

## 2. El entramado empresarial: elemento vital para el funcionamiento de su economía marítima

La anteriormente mencionada especialización económica de los distintos puertos de Guipúzcoa en actividades marítimas diversas no es más que un exponente del desarrollo de una tupida red de relaciones que interconectaba a los agentes o protagonistas de cada actividad. Se afirmaba al principio de este artículo que el del sector costero central constituía un caso realmente importante para conocer el sistema de funcionamiento de la actividad comercial y ello es debido a que su «hora» comercial no se debió a la cercanía de importantes rutas de comunicación ni a la disposición de importantes infraestructuras comerciales, sino a la participación de las principales familias adineradas de las distintas villas, como los Ortiz de Zarauz, los Portu o Puerto, los Aldamar o los López de Zarauz en las principales redes comerciales y económicas mediante su inserción en las extensas redes de relaciones y de vínculos de todo tipo desplegados por los más poderosos linajes de comerciantes, armadores e inversores en distintas actividades marítimas de la provincia.

Quizás el ejemplo del linaje de los Portu sea el más paradigmático de lo que se acaba de mencionar. El capitán Juan Beltrán de Portu o del Puerto desde los años finales del siglo XVI aparece relacionado con el comercio con Sevilla, puerta del comercio americano, y con la construcción naval, como ya se ha podido comprobar<sup>31</sup>. Estas relaciones que mantenía en Sevilla, no sólo con comerciantes vascos allí asentados, sino con oficiales encargados de la gestión de la Carrera de Indias, como el citado pagador de la Avería, Juan López de Zarauz, constituyeron, en suma, vitales para el óptimo desarrollo de sus intercambios comerciales con Sevilla y con las Indias. Entre 1609 y 1617 se dedicaba activamente a la compraventa de hierro en Guipúzcoa, para cuya exportación a Sevilla con destino a Indias estableció una «compañía de hierro» con Francisco de Igarza, Domingo Pérez de Arandia y Juan Martínez de Zandategui, vecinos de Azpeitia, y el bachiller don Juan de Rivera, de Irún, como socios. El contrato de compañía fue prorrogado en 1611 y de nuevo en 1616, continuando con su giro hasta 1620 en que fenecieron sus cuentas<sup>32</sup>. La par-

31. En agosto de 1599 compró a Joan Martínez de Amilibia, vecino de Motrico, la tercera parte de la nao *Nuestra Señora del Rosario*, recién construida en la citada villa y que se hallaba recibiendo mercancías para dirigirse a Sevilla con destino a la Carrera de Indias, por un total de 24.200 reales de plata. Dos meses más tarde daba poder a Juan López de Zarauz, pagador de la Avería de la Carrera de Indias, vecino de Guetaría, al capitán Pedro de Madariaga y a Miguel de Urrutia, todos residentes en Sevilla, para que vendiesen la citada tercera parte de la nao en las condiciones que mejor les pareciese, así como para que cobrasen una deuda de 19.250 reales de plata que le debía Joachin de Reten, maestre de la nao *Todos los Santos*, vecino de Deva. A.H.P.G., 2/3023, fols. 117 vº-120 rº y 178 vº-180 vº.
32. Esta compañía disponía de una casa en la calle Castro de Sevilla destinada a oficina para atender las distintas tareas de su actividad, atendida por el administrador Francisco Pérez de Igarza. A.H.P.G., 2/3044, fols. 83 rº y vº, 175 vº; 2/3078, fols. 35 vº-36 rº; 2/3046, fols. 95 rº y vº, 298 rº-299 vº; 2/3051, fols. 122 rº y vº; 2/3085, fols. 51 rº y 2/3055, fols. 45 rº-48 vº.

ticipación de Portu en el negocio del hierro se amplió tras la compra de la única ferrería existente en jurisdicción de Zarauz, la ferrería de Basobelz (Díez de Salazar, 1997, p. 406)<sup>33</sup>. La amplia red de relaciones y vínculos familiares, de parentesco, económicos, etc., sobre la que se fundamentaban las actividades del capitán Juan Beltrán de Portu se hace más evidente teniendo en cuenta que era primo carnal de don Juan de Mancisidor, secretario del Consejo de los Estados de Flandes durante el reinado de Felipe III (1598-1621). Al menos desde 1611 el capitán Portu actuaba como apoderado o poderhabiente de su primo en sus negocios en Guipúzcoa. Una de sus misiones consistió en la dirección de las obras de construcción del convento franciscano de San Juan Bautista, fundado por el secretario en 1608<sup>34</sup>. Así mismo, junto al convento, Portu inició las obras de construcción del palacio que mandó edificar el secretario Mancisidor, contratando los servicios de Pedro de Zaldua, maestro constructor vecino también de Asteasu<sup>35</sup>.

Los vínculos familiares que Juan Beltrán de Portu mantenía le permitieron una inusitada ampliación de los ingresos procedentes de las actividades en las que venía participando desde finales del siglo XVI. En pago de los servicios que ofrecía a su primo el secretario, obtuvo un juro o renta vitalicia de 500.000 maravedís (14.706 reales) anuales sobre los impuestos del almojarifazgo y de las alcabalas que se cobraban del comercio de Sevilla. Esta posición privilegiada alcanzada en Sevilla debió contribuir enormemente, además, en la ampliación de su crédito y de su fama en aquella ciudad, en beneficio de las actividades comerciales que venía desarrollando allí, como poco antes se comentaba. Para el cobro de estas cantidades Juan Beltrán de Portu contaba en Sevilla en 1619 con los servicios de un factor, llamado Juanes de Aranguren, vecino de Ordicia<sup>36</sup>.

33. Son muy escasos los datos que acerca de esta ferrería aporta el principal investigador de esta industria. Constata sus primeras noticias en 1465 y que continuaba en activo en 1625, aunque indica que «Ignoramos totalmente sus propietarios»; extremo que ha quedado aclarado mediante este estudio. Portu adquirió las tres cuartas partes de la propiedad de Basobelz, compuesta de ferrería mayor y menor con sus casas y terrenos, a Cecilia, Francisca e Inglesa de Seguroola, hermanas de Francisco de Seguroola por 37.400 reales de plata pagados al contado. En 1612 compraba a don Pedro de Ortiz de Zarauz, señor de Zarauz, la restante cuarta parte, correspondiente a Francisco de Seguroola, que a su muerte fue vendida por su viuda doña María Pérez de Bedua a Joan Martínez de Manterola, quien a su vez la volvió a vender a don Pedro de Ortiz de Zarauz, por 9.350 reales de plata. A.H.P.G., 2/3047, fols. 156 r<sup>o</sup>-158 v<sup>o</sup>.
34. A fin de afrontar los gastos de construcción del convento de Zarauz, el secretario Mancisidor concedió al convento de Santa Clara de Azcoitia un juro o renta anual de 271.406 maravedís (7.982 reales y medio) a cobrar de las alcabalas de diversos municipios como Régil, Azcoitia, Azpeitia, San Sebastián, Amasa, Ordicia, Zumaya, Deva, Motrico, Elgueta, Plasencia de las Armas, Beasain, Elgoibar, Salinas de Léniz, Zarauz, Aya, Legorreta, Zaldivia, Gainza, Ichasondo, Alzaga y Arama (Aurizenea, 1987, p. 104-109). Cantidad que se debía entregar al convento de los frailes de Zarauz, actuando el capitán Portu como poderhabiente del convento de Santa Clara para conseguir la cobranza. A.H.P.G., 2/3046, fols. 113 r<sup>o</sup>-117 v<sup>o</sup>; 2/3054, 145 r<sup>o</sup>-146 r<sup>o</sup>; 2/3055, 11 r<sup>o</sup>-12 v<sup>o</sup> y 2/3060, 56 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>.
35. Las obras de este palacio continuaban aún en activo hacia finales de 1615 según consta en varios pagos de 5.500 reales que Portu fue haciendo hasta la fecha. No se sabe si llegaron a concluirse del todo las obras de construcción, aunque las breves referencias que aporta la documentación señalan que para fines de 1615 estaban muy adelantadas. A.H.P.G., 2/3049, sin foliar y 2/3050, sin foliar.
36. Aranguren se encargaba de todas las gestiones del cobro, que se hacía en tres partidas al año; el almojarifazgo se cobraba parte en moneda de plata y parte en moneda de vellón y la alcabala toda en

Todo este conjunto de vínculos y relaciones económicas y sociales le permitieron un importante aumento de su reputación y crédito, especialmente, dentro de Guipúzcoa. Ello se manifiesta claramente en la ampliación de sus redes de parentesco y relaciones con algunas de las familias económicamente más poderosas de Guipúzcoa. Concretamente, doña María del Puerto o Portu, hija del capitán Juan Beltrán de Portu se casó con el capitán Francisco de Veroiz, vecino de San Sebastián, quizás el principal inversor de la época en la construcción de grandes buques con destino a su venta en Sevilla para la Carrera de Indias de toda Guipúzcoa, al tiempo que participaba también en negocios mercantiles de escala internacional<sup>37</sup>. El de los Veroiz era uno de los principales y más poderosos linajes de comerciantes e inversores en las más importantes y lucrativas actividades marítimas de San Sebastián. El capitán Francisco era hijo de Miguel de Veroiz, que durante la segunda mitad del siglo XVI fue uno de los principales exportadores de la lana castellana hacia los países del norte de Europa, como Flandes o Francia, actuando como «encomendero» o representante en San Sebastián de los comerciantes burgaleses y castellanos dedicados al negocio de las exportaciones laneras e importación de productos manufacturados europeos<sup>38</sup>.

El matrimonio del capitán Francisco de Veroiz con doña María resultó de una importancia vital para la potenciación y ampliación de las actividades empresariales de ambas familias. Al padre de María, el capitán Juan Beltrán de Portu, le

---

vellón, de manera que uno de los cometidos del factor era el de cambiar a plata todas las cantidades percibidas en vellón. Con la moneda de vellón se encargaba también de atender los gastos de las actividades comerciales que de manera particular desarrollaba Portu en Sevilla. Entre los gastos destacaban algunos como pagos a comerciantes sevillanos, compra de algunas partidas de mercancías para su envío a Zarauz —vinos, aceites, vinagres, higos, pasas andaluzas, telas compradas a comerciantes extranjeros en Sevilla, etc.—, gastos administrativos —pagados a escribanos por la redacción de contratos y todo tipo de documentos comerciales, negociación de letras de cambio, pagos a los corredores de lonja encargados de la venta de las embarcaciones, etc.—, soldadas de los empleados en las distintas actividades emprendidas por Portu —marineros, transportistas, reparación y cuidado de los barcos enviados para su venta en Sevilla, etc.—. Otro gasto reseñable era el importe de un «tributo» o gratificación anual de 75.000 maravedís (2.206 reales) a Antonio de Villalpando, seguramente algún alto cargo relacionado con la Carrera de Indias. Las cantidades sobrantes, cambiadas a moneda de plata, eran enviadas desde Sevilla al mercado de Vergara por medio de yangüeses, transportistas especializados en el acarreo de caudales de plata, donde eran recibidos por Portu. Juanes de Aranguren junto con Domingo de Atallumendi, también residente en Sevilla, desde 1620 se encargaba al mismo tiempo de cobrar otro juro sobre las alcabalas de dicha ciudad de 187.500 maravedís (5.515 reales) en beneficio del convento de Santa Clara de Zarauz, que en 1671 continuaba disponiendo de un apoderado en Sevilla para el cobro del juro que poseía sobre las alcabalas de aquella ciudad. A.H.P.G., 2/3055, fols. 71 rº-72 vº y 2/3115, fols. 4 rº-5 rº.

37. A.G.G.-G.A.O., JD IM 2/12/28 y JD IM 2/22/22.

38. Juan Pérez de Veroiz, hermano de Francisco, heredó el oficio de su padre, ejerciendo durante las décadas iniciales del siglo XVII como encomendero de los comerciantes laneros castellanos, al tiempo que participaba en todo tipo de intercambios comerciales legales e ilegales con los citados países del norte europeo, gracias a su inclusión en las principales redes de relaciones comerciales sobre las que se sustentaba el tráfico mercantil internacional. Francisco de Veroiz y doña María de Portu fueron los padres de Antonio de Veroiz, que además de participar en diversas actividades marítimas fue uno de los más destacados inversores corsarios de mediados del siglo XVII (Otero Lana, 1999, p. 212, 418-421). Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (A.R.Ch.V.), Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, 259-4; A.G.G.-G.A.O., CO LCI 53 y CO UCI 259.

permitió ampliar su participación en el negocio de la construcción de grandes barcos para su venta en Sevilla, al tiempo que para los Veroiz esta boda suponía vincularse a la amplia red de relaciones y vínculos de los Portu que ascendían a las más altas instancias de decisión y gestión de la Corte del rey, del gobierno de Flandes y de la Carrera de Indias en Sevilla. Para los Veroiz la unión con los Portu resultó providencial para afianzar el éxito de sus principales ocupaciones y para apuntalar el futuro del linaje, cuyos miembros continuaron ocupando una posición de primer orden en el seno de la economía marítima de Guipúzcoa durante casi dos siglos. En suma, fue directa la participación de los Portu, al igual que la de otros importantes linajes, en el paralelo proceso de concentración de las principales actividades marítimas en San Sebastián y de conformación de una estrecha red económica que articulaba todas las localidades de la costa de Guipúzcoa, especializadas en el ejercicio de distintas actividades. Este vínculo con los Portu permitió al capitán Francisco de Veroiz ampliar sus actividades a la zona del bajo Oria y Zarauz —Aya, Orio y Zarauz—, donde existían unos ricos recursos forestales, indispensables para la industria de la construcción naval y de las ferrerías, un importante asentamiento de ambas industrias y una mano de obra especializada. La asociación Portu-Veroiz fue una de las primeras en potenciar la especialización de este espacio en la construcción naval, tanto de grandes buques para la Carrera de Indias y la Armada como de pequeñas embarcaciones auxiliares. Así, durante los siglos XVII y XVIII el entorno de la cuenca baja del Oria se convirtió en uno de los principales núcleos de concentración de astilleros, unos especializados en grandes buques, otros en pequeñas embarcaciones, de recursos forestales y de una industria auxiliar del hierro específicamente destinados a satisfacer las necesidades de piezas de madera —curvatonos, tablonería, etc.—, y de efectos navales de hierro —clavetería, herrajes de todo tipo, anclas, cadenas, etc.—<sup>39</sup>.

Al mismo tiempo, los vínculos familiares y de confianza mutua en que se sustentaba la sociedad Veroiz-Portu se incrementaron mediante diversos favores mutuos<sup>40</sup>. El capitán Francisco de Veroiz, valiéndose del buen nombre y reputa-

39. A.H.P.G., 2/3054, fols. 26 r<sup>o</sup>-28 r<sup>o</sup>, 111 r<sup>o</sup>-112 r<sup>o</sup>, 125 v<sup>o</sup>-126 v<sup>o</sup>; 2/3055, fols. 110 v<sup>o</sup>, 139 r<sup>o</sup>-140 v<sup>o</sup>, 179 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; 2/3056, fols. 115 r<sup>o</sup>-116 r<sup>o</sup>; 2/3060, fols. 78 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>, 88 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>; 2/3061, fols. 67 r<sup>o</sup>-68 v<sup>o</sup>, 103 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup> y 184 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>.

40. Por una parte, en 1620 Antonio de Veroiz, hijo del capitán Francisco de Veroiz y doña María de Portu, obtuvo un censo o préstamo de 7.700 reales de plata del convento de las monjas agustinas de Hernani, en beneficio de sus padres y del capitán Juan Beltrán de Portu su tío. Éste último puso como aval el caserío Sarobe con sus manzanas, montes y tierras y las legítimas de su herencia<sup>41</sup>. Al año siguiente Juan Beltrán de Portu donó la casa «de la peña» a Francisco de Veroiz. En 1625, fallecido ya el capitán Juan Beltrán de Portu —murió en 1623—, el capitán Francisco de Veroiz y su esposa doña María del Puerto pusieron en aval todos los bienes que poseían en San Sebastián para que don Joan de Portu, hijo y heredero del capitán Juan Beltrán, obtuviera un censo o préstamo de 11.000 reales de doña María de Ezcamendi, vecina de Azcoitia. En 1633 era don Juan de Portu quien hipotecaba el juro anual que poseía sobre el almojarifazgo y la alcabala de Sevilla para que su tío el capitán Francisco de Veroiz obtuviera un préstamo de 6.000 reales de plata de don Alonso de Idiaquez, Superintendente de la Escuadra Real del Norte, para la construcción de un patache, seguramente, para su uso en el corso. A.H.P.G., 2/3056, fols. 60 v<sup>o</sup>-61 r<sup>o</sup>; 2/3060, fols. 103 r<sup>o</sup>-105 v<sup>o</sup> y 2/3067, fol. 68 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>.

ción derivados de sus vínculos con los Portu, así como por intermediación de su esposa doña María de Portu, mediante poder concedido al efecto, emprendió por su cuenta otros negocios en el entorno de Zarauz, Aya y Orío<sup>41</sup>. El valor de las influencias y de los vínculos de los Portu se pusieron de nuevo de manifiesto en 1624 cuando el capitán Francisco de Veroiz compró a Joan Beltrán de Amezqueta y Laurcain, señor de Laurgain, descendiente de Parientes Mayores, madera valorada en 5.500 reales de plata para la construcción de otro galeón, mediante las condiciones y precios que «...seran conforme contiene una carta que don Joan de Portu le tiene escrita al dicho Joan Beltran de Laurcain...». El capitán Francisco de Veroiz procedió al año siguiente a estrechar sus relaciones con el señor de Laurgain actuando como apoderado suyo en la entrega de 5.500 reales al convento de Santa Clara de Zarauz «...que Joan Beltran de Laurcain señor de la cassa solar de Laurcain vezino de esta villa les çedio a estas otorgantes y su dicho conbento [...] por la dote de la dicha soror Francisca de San Miguel hija legitima del dicho Joan Beltran de Laurcain...»<sup>42</sup>. Las relaciones que estrechó con el señor de Laurgain, por intermediación de su sobrino don Juan de Portu, acarrearón importantes beneficios al capitán Francisco de Veroiz en años posteriores. Así cuando en 1626 selló un asiento con la Corona para la construcción de un nuevo galeón de 300 toneladas en el astillero de Alchirria de Aya, parte importante de la madera necesaria en su construcción fue comprada al señor de Laurcain<sup>43</sup>.

Don Juan de Portu o don Juan Beltrán de Portu hijo, continuó en un principio con las mismas actividades y negocios de su padre, merced a la extensa red de relaciones y vínculos que había heredado<sup>44</sup>. Continuó también con la explotación de la ferrería de Basobelz, para cuyo funcionamiento compraba en 1631 la cantidad de 1.000 quintales de mineral de hierro de Somorrostro a dos vecinos de Plencia, quienes se comprometieron a entregarlo en la costa de Zarauz<sup>45</sup>. Al igual que su padre, contaba con los servicios de un factor en Sevilla, oficio ejercido en 1633 por Martín de Iraola, dedicado a la venta de «varias naos» enviadas por don Juan<sup>46</sup>. Pero después comenzó a delegar a terceros la dirección de sus negocios, quizás, a raíz de las

41. En 1621 adquirió diversos montes en Aya y Zarauz que fueron reducidos a piezas y tablones por oficiales contratados al objeto, así como toda la clavazón y herrajes necesarios al ferrón de la ferrería de Arrazubia, a quien proporcionó el carbón necesario elaborado con los despojos de los árboles usados en la fabricación de las piezas, todo ello para la construcción de un nuevo galeón en los astilleros de Sudugaray, situados en la ribera del Oria en jurisdicción de Aya. A.H.P.G., 2/3056, fols. 7 r<sup>o</sup>-10 v<sup>o</sup>, 12 r<sup>o</sup>-13 v<sup>o</sup>, 139 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>, 144 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>, 163 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup> y 165 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>.

42. A.H.P.G., 2/3060, fol. 59 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>.

43. A.H.P.G., 2/3061, fols. 142 r<sup>o</sup>-143 r<sup>o</sup>, 135 r<sup>o</sup>-136 r<sup>o</sup> y 181 r<sup>o</sup> y v<sup>o</sup>.

44. Así en 1631 cobraba dos partidas de 1.551 y 6.662 reales correspondientes a dos censos o préstamos que su padre otorgó, el primero en 1599 a Pedro de Aizaga, contador principal del ejército, castillos y artillería del Estado de Milán, vecino de Zumaya, Deva y Vergara, y el segundo en 1618, a medias, al mismo Pedro de Aizaga y a su hija a doña Petronila de Aizaga, esposa de Domingo de Campos, uno de los principales inversores pesqueros y escabecheros de Guetaria. Era su hija doña María de Aizaga, viuda de Manuel López de Lasalde, quien pagó ambas deudas «...en dineros y maderas, tablas y otras cosas...». A.H.P.G., 2/3065, fols. 147 r<sup>o</sup>-150 r<sup>o</sup>.

45. A.H.P.G., 2/3065, fol. 32 v<sup>o</sup>.

46. A.H.P.G., 2/3098, fols. 29 r<sup>o</sup>-31 r<sup>o</sup>.

dificultades iniciadas tras el estallido de la guerra entre Francia y España, que desencadenó una de las peores coyunturas por las que transcurrió la economía marítima de Guipúzcoa hasta mediados de los años 40 del siglo xvii<sup>47</sup>. Por supuesto, en años posteriores continúa don Juan Beltrán de Portu cobrando las cantidades correspondientes al juro o renta que poseía sobre el almojarifazgo y las alcabalas de Sevilla, cuyo ingreso no entrañaba ningún riesgo ni inversión<sup>48</sup>. Parece que a partir de este momento los Portu dejan a un lado su participación directa en las arriesgadas actividades productivas y se dedican a vivir de rentas (Aragón y Alberdi, 2004, p. 55)<sup>49</sup>.

Entre las familias de alto rango social hay que mencionar a los señores de Zarauz, los Ortiz de Zarauz, familia de Parientes Mayores, propietarios de numerosas ferrerías, bosques, tierras, casas y caseríos. Se vincularon también a familias de comerciantes como es el caso del matrimonio en la segunda mitad del siglo xvi de doña Marina de Zarauz y Gamboa, señora de Zarauz, con Francisco de Bouquer de Barton, activo comerciante e inversor en diversas actividades marítimas, vecino de Zumaya, de origen irlandés (Barkham, 1984), que permitió al linaje ampliar su patrimonio<sup>50</sup>. Otro de los miembros de una rama secundaria del linaje, el doctor Juan Ortiz de Zarauz, permitió la unión con los López de Zarauz, importante

47. Para 1635 la explotación de la ferrería de Basobelz estaba arrendada a Martín Pérez de Zubiaurre, vecino de Azcoitia, quien compró a un vecino de Plencia 2.500 quintales de mineral de hierro. A.H.P.G., 2/3070, fols. 121 r<sup>o</sup>-122 r<sup>o</sup>.
48. En 1641 era Francisco Pérez de Aizpuru, vecino de Vergara residente en Sevilla el apoderado de Portu para la gestión de la cobranza de estas cantidades. A.H.P.G., 2/3076, fols. 61 r<sup>o</sup>-62 r<sup>o</sup>.
49. De entre los descendientes de los Veroiz, que continuaron protagonizando la economía marítima guipuzcoana durante la segunda mitad del siglo xvii, destaca don Luis de Veroiz, activo inversor en la actividad ballenera que se continuaba desarrollando en aguas del Ártico. Fue uno de los más destacados comerciantes de San Sebastián, interesado en la exportación de lanas al norte de Europa y en el comercio colonial. Sus intereses alcanzaban también a la actividad de la construcción naval, siendo uno de los miembros de la élite dirigente de la Cofradía de San José y San Andrés de Carpinteros y Toneleros de San Sebastián. Fue, así mismo, uno de los principales impulsores de las gestiones conducentes al establecimiento del Consulado de San Sebastián. A.G.G.-G.A.O., R.30; SM ISM, SS 38-20 y JD IM, 1/7/52.
50. Bouquer de Barton fue activo inversor en actividades como las pesquerías de Terranova, la construcción naval o el comercio internacional. Destaca, además, como el principal impulsor de las ordenanzas provinciales, aprobadas en las Juntas Generales de 1584 celebradas en Zumaya y confirmadas por el rey ese mismo año, que en adelante regularían las importaciones de bastimentos o víveres desde el extranjero y las exportaciones en contrapartida de hierro y de moneda de oro y plata. Cuando en 1599 doña Marina de Zarauz y Gamboa hacía inventario de los bienes de su difunto marido, citaba los bienes que había llevado al matrimonio, entre los que destacaban 22.500 ducados de renta cada año sobre los almojarifazgos y alcabalas de Sevilla, una serie de casas, varias huertas, viñas y manzanales en Zumaya, ajuar, armas y vestidos. Pero más interesante aún era la nómina de los bienes adquiridos durante el matrimonio, entre los que había diferentes casas, terrenos, ferrerías, molinos, juros, rentas y patronazgos comprados y heredados en la zona de Aya, Alzola, Zumaya, Oiquina, Cestona, Guetaria, Alzola y Fuenterrabía. Siguiendo la estrategia que habían iniciado sus progenitores, doña Marina de Zarauz y Bouquer de Barton casaron a su hija doña María con Nicolás de Iraeta, señor de Iraeta. Participaron en mayor o menor medida en los envíos de hierro (arcos y barricas de clavazón) a América. A.H.P.G., 2/3017, fols. 131 v<sup>o</sup>-133 r<sup>o</sup>; 2/3020, fols. 110 v<sup>o</sup>-112 r<sup>o</sup>; 2/3023, fols. 158 v<sup>o</sup>-167 r<sup>o</sup>; 2/3024, fols. 100 r<sup>o</sup>-102 r<sup>o</sup>; 2/3027, fols. 93 r<sup>o</sup>-132 v<sup>o</sup>; 2/3073, fol. 76 r<sup>o</sup> y 2/3128, fols. 46 r<sup>o</sup>-47 v<sup>o</sup>.

familia comercial de Guetaria. Uno de los primeros representantes de esta familia, muy posiblemente surgida del propio linaje Zarauz, fue Lope Martínez de Zarauz, quien hacia 1461 se casó con Inglesa de San Millán, miembro de uno de los principales linajes de Parientes Mayores de Guipúzcoa<sup>51</sup>. Del matrimonio entre Juan López de Zarauz, hijo de los dos anteriores, y María Estíbariz de Elorriaga nació el contador Juan López de Zarauz, quien moriría en 1562. El contador López de Zarauz emparentó con la rica familia mercantil de los Aldamar, también poseedores de una casa torre en la entrada de la villa; concretamente se casó con Ana Pérez de Aldamar, hija de Pedro Ibáñez de Aldamar, casado en terceras nupcias con Sancha Pérez de Gamboa<sup>52</sup>. Juan López de Zarauz, quien hacia mediados del siglo XVI estaba pasando por un período de dificultades económicas, casó en 1555 a una de sus hijas, llamada María López de Zarauz, con el rico contador Juan Martínez de Zarauz, y a la otra, Inglesa López de Zarauz, con el Doctor Juan Ortiz de Zarauz, miembro del linaje gamboino de los Zarauz.

A la muerte de los primeros en 1561, ésta pareja tuvo que hacer frente a un período de dificultades, como consecuencia de las deudas contraídas por el padre de Inglesa, debido al pleito por la muerte de Martín de Isasi, por el que fue hecho preso y murió en la cárcel de Valladolid. El doctor Zarauz logró equilibrar la economía familiar, tras una serie de pleitos, incluido el que mantuvo con su sobrina Ana de Zarauz, hija de los mencionados difuntos. Lo cierto es que para esta época el patrimonio de los López de Zarauz era muy importante<sup>53</sup> y se siguió ampliando gracias a la política matrimonial. Ana de Zarauz, heredera de los bienes de su abuelo el contador Juan López de Zarauz, se casó en primeras nupcias con Tristán de Seguro, rico mercader de Azpeitia, y en segundas nupcias con Juan Sáez de Aramburu y Arrazubía, lo que la convirtió en señora de la lonja y ferrería de Arrazubía<sup>54</sup>. Fruto del mencionado matrimonio entre Inglesa López de Zarauz y

51. Lope Martínez de Zarauz, alcalde de Guetaria en 1487 y preboste de Oria hasta 1498, era dueño de una de las principales casas-torre de la villa de Guetaria. Recibió de Enrique IV la escribanía de las rentas de la ciudad de Calahorra y merindades de Logroño y allende el Ebro hasta 1477, en que lo delegó en su hijo Juan López de Zarauz, quien detentaría el cargo hasta al menos 1500 (García Fernández, 1999, p. 317-353). Ambos fueron alcaldes de Sayaz en 1496. Lope Martínez de Zarauz era dueño de la ferrería Bedama, entrando en conflicto con el concejo de Cestona, donde poseía la casa Avendaño, desde 1485 por el aprovechamiento de los montes concejiles. Juan López de Zarauz era un importante mercader ya en el cambio de siglo, con contactos con Palermo, Londres y Brujas, que con su nao participó en la guerra de Nápoles. Archivo de Simancas, Registro General del Sello (R.G.S.), 149708, 16; 148709, 186; 149802, 258; 147704/147707.78; 1454/1475-1, 3; 1454/1475-2, 819, y CCA-CED, 4, 110, 1; A.R.CH.V., Reales Ejecutorias, L 5/8 y L 165/13; A.R.CH.V., Escribanía Moreno, Pleitos fenecidos, C 99/3, L 19.
52. Pedro Ibáñez de Aldamar había muerto en 1536 en Nápoles, donde perdió una nao denominada *Santiago* y una carraca llamada *San Pedro*, al servicio del rey. A.R.CH.V., Escribanía Varela, Pleitos Olvidados, C 801/1, L 328 y A.G.G.-G.A.O., CO EEJ 44.
53. Además de contar con una gran cantidad de casas, caserías, ferrerías, molinos, montes, manzanas, naranjales, viñas, tierras y ganado en Guetaria, Aya o Régil, tenía una serie de privilegios sobre las alcabalas de Guetaria, Régil y Vidania, sobre las ceberas de Guetaria, sobre las ferrerías de Urdiñola, Sarria y Bedama, que ascendían todos ellos a unos 40.000 maravedís anuales. A.R.CH.V., Escribanía Varela, Pleitos Olvidados, C 801/1, L 328 y Pleitos Fenecidos, C 1447/2, L 276.
54. A.R.CH.V., Escribanía Varela, Pleitos Fenecidos, C 1447/2, L 276.

el Doctor Zarauz nació, entre otros, el contador Juan López Ortiz de Zarauz casado con Catalina de Sagastizabal, quien, siguiendo la tradición familiar, fue un rico mercader también dedicado al corso<sup>55</sup>, que actuó como contador, hasta su muerte en 1610, y como pagador general de las Armadas o Averías de la Carrera de Indias —ya le veíamos anteriormente con los Portu— y que llegó a ser propuesto para el nombramiento de veedor de la flota de Tierra Firme en 1597<sup>56</sup>. Fue él quien fundó el vínculo de la casa Aldamar en 1591 y el que continuó con una exitosa política matrimonial que, durante el siglo XVII, permitió al linaje emparentar con las principales familias de la cuenca baja del Urola y dar el salto definitivo más allá de la provincia<sup>57</sup>.

Vemos, por tanto, que las antiguas familias banderizas, de parientes mayores, tras el destierro de 1457 se vieron obligadas a buscar nuevos caminos para garantizar la continuidad de sus linajes. Para ello iniciaron una política de enlaces matrimoniales entre sí y con las nuevas élites comerciales y administrativas —estrategia que les llevaría de forma escalonada a establecer una red de vínculos, primero en su entorno más cercano, para luego traspasar las fronteras guipuzcoanas, hacia Vizcaya y Álava, y finalmente entroncarse con algunas de las principales familias de la corte española—, fundaron mayorazgos y vínculos, y tuvieron que diversificar sus actividades productivas (agricultura, ganadería, silvicultura, siderurgia, construcción naval, rentas y juros), lo que junto al servicio a la Corona finalmente les permitió obtener títulos nobiliarios. En momentos de dificultades supieron sobreponerse y adoptar una serie de medidas y decisiones que favoreció el mantenimiento de su patrimonio e incluso su ampliación.

Familias zarauztarras de origen más modesto también aplicaron este modelo de comportamiento económico y en ocasiones alcanzaron la fortuna. Es el caso, por ejemplo, de los Alzuru, importante familia de inversores pesqueros de principios del siglo XVII. La fortuna alcanzada en las pesquerías les permitió la diversi-

55. A.R.CH.V., Escribanía Masas, Pleitos Olvidados, C 955/2 - L 316 y Escribanía Tabeada, Pleitos Olvidados, L 334.

56. Archivo General de Indias, Panama, I.II.118.

57. Uno de sus hijos, pues tuvo tres con Catalina de Sagastizábal, Francisco de Zarauz y Aldamar, heredó los bienes de su tía, la mencionada Ana de Zarauz, muerta sin descendencia. Francisco rompió ya con la tradición familiar vinculada al comercio, pues sirvió como capitán de una compañía en el ejército de Cataluña, donde murió, y obtuvo el título de caballero de la Orden de Santiago, lo que unido al nivel de rentas con el que contaba, le permitió abordar la mejora de la casa torre Aldamar, a partir de ahora domicilio principal del linaje, quizás más acorde con el nuevo estatus social adquirido. Otra de las hijas del Contador Juan López Ortiz de Zarauz, Catalina de Zarauz y Aldamar, se casó con Joaquín de Villafranca, Auditor General de las galeras de España, que al morir sin descendencia, testaría a favor de su sobrino Pedro, hijo de Francisco. A Francisco, alcalde de la villa en 1653 y casado con Magdalena de Aristi e Idiaquez, le sucedió su hijo Pedro de Zarauz y Aldamar, alcalde en 1655 y también caballero de la Orden de Santiago, que moriría en 1670 sin descendencia, lo que le obligó a testar a favor de su hermana Teresa Luisa de Zarauz y Aldamar, casada con Pedro de Barroeta, miembro de la poderosa familia Berroeta o Baroeta de Marquina, en Vizcaya. Por su parte, otra de las hermanas, Catalina Antonia, se casaba con Pedro de Echave y Asu, miembro de una de las principales familias de Guetaria y caballero de la Orden de Calatrava. Archivo Diocesano de Pamplona (A.D.P.), C / 1120 - núm. 11, C / 1379 - núm. 13, C / 1240 - núm. 4 y C / 1087 - núm. 27 y A.G.G.-G.A.O., CO EEJ 963.

ficación de sus inversiones y la inserción en redes comerciales basadas en vínculos y relaciones de confianza y crédito<sup>58</sup>. Otras familias como los Inurrutza o los Zubiaurre hicieron fortuna en la Carrera de Indias, de modo que los primeros en 1626 poseían entre otros bienes diversos barcos y casas en Sevilla, y los segundos desde 1601 una renta anual de 1.627 reales de plata nada menos que sobre los señores del conde-duque de Olivares, valido del rey Felipe IV<sup>59</sup>.

## Conclusiones

En suma, el de Zarauz constituye un ejemplo más que hace resaltar la necesidad de que los historiadores del País Vasco adecuemos nuestro discurso de acuerdo, tanto a los avances de conocimiento que se vienen produciendo en las historiografías española y extranjeras como a las exigencias impuestas por los propios acontecimientos y la evolución económica de época moderna. Es hora de abandonar explicaciones excesivamente simplistas y generalizadoras de cuño estructuralista, y extrapolaciones de datos obtenidos a través del estudio y análisis de unos pocos casos, que en contadas ocasiones constituyen un buen exponente de la realidad existente en el resto. Sería pertinente la elaboración de síntesis cuya base fuesen las últimas innovaciones y aportaciones historiográficas, referidas a la evolución económica acontecida a escala local y provincial, es decir, establecer un prisma que recoja tanto las generalidades como las particularidades y diferencias territoriales.

Se comprueba que la evolución económica de época moderna, más que una sucesión de períodos florecientes y críticos, constituyó un continuo proceso de reconversión, en el que coyunturalmente unas actividades económicas primaron sobre otras o coexistieron, tanto desde el punto de vista geográfico como cronológico. Esta evolución coyuntural se producía merced a la existencia de estrechas relaciones entre las distintas actividades y territorios, de manera que la especialización económica acontecida en un espacio geográfico concreto no era posible ni comprensible sin que en otras zonas se operasen otras especializaciones, que en conjunto eran todas ellas complementarias. En realidad, en la medida en que los mercados, las redes comerciales y las funciones de los protagonistas se fueron ampliando y modificando, pasando por ejemplo de la actividad transportista a la inversora, o del mercado local a los mercados internacionales, los propios mercados y sus protagonistas fueron cambiando, se fueron amoldando y sufrieron una cierta reestructuración, por la que algunos nombres y centros de producción desaparecieron y otros se fortalecieron, de tal forma que paulatinamente cada centro y agente económico fue tomando conciencia de su papel en un mercado que ya no era local o provincial, sino regional o internacional, y se fue amoldando a la nueva

58. Así en 1609 al tiempo que Nicolás de Alzuru invertía en la compra del caserío Arbertain, su padre Joanes de Alzuru formalizaba una compañía de comercio con Cristóbal de Elcano a quien entregó la cantidad de 3.850 reales de plata «...para que con ellos tratase a ganancia y pérdida en un año cumplido...». Joanes figura en 1620 vendiendo varios robles al capitán Francisco de Veroiz para la construcción de un galeón. A.H.P.G., 2/3044, fols. 196 rº-199 rº y 2/3055, fol. 110 vº.

59. A.H.P.G., 2/3061, fols. 40 rº-42 vº y 2/3065, fols. 165 rº-166 vº.

situación, gracias a un continuo proceso de reconversión y redirección de su actividad. Esta realidad del pasado económico vasco —tal vez también cantábrico— es una consecuencia directa de la existencia de una estructura empresarial basada en redes de relaciones y de confianza mutua, que conectaba a los protagonistas de las distintas actividades marítimas, industriales y agrarias y a los que ejercían el poder político de ámbito local, provincial y estatal. El establecimiento de estas redes de relaciones —familiares, de parentesco, de amistad, económicas, culturales, etc.—, basadas en la confianza mutua, afianzó el éxito de los principales protagonistas de la economía marítima. Por un lado, esta estructura permitió a estos linajes su encumbramiento económico y social. Por otro, muy relacionado con lo anterior, posibilitó la diversificación de sus inversiones, lo cual redundó en una minimización de los riesgos, inherentes a los continuos vaivenes de la economía de época moderna, y, así mismo, en una multiplicación de las posibilidades de ampliación de sus beneficios y de sus relaciones.

Estos procedimientos, que aplicaron algunas de las familias más insignes del sector costero central guipuzcoano, les permitieron además sortear las dificultades económicas que se les iban planteando en las problemáticas coyunturas del siglo XVII. Mediante la conformación de extensas redes familiares y económicas, que se extendían desde el ámbito guipuzcoano hasta las más altas esferas políticas y económicas del Imperio, consiguieron participar en los beneficios de la Carrera de Indias, lo cual les permitió capitalizar el proceso de especialización y diversificación que experimentaron las diversas actividades marítimas de Guipúzcoa —que es precisamente lo que les llevó a la superación de las mencionadas dificultades—.

Estas redes permitieron a estos linajes la obtención de ingresos directos de la llegada de caudales a Sevilla, gracias a diversos privilegios reales obtenidos en compensación a sus servicios administrativos (como encomenderos o apoderados). Ello fue la base para el establecimiento de un entramado de agentes en Sevilla y en la Corte, que les permitió el encauzamiento de sus actividades mercantiles —por ejemplo, la exportación de hierro a Indias— e industriales —construcción de galeones con destino a la Carrera de Indias—. Los beneficios eran continuamente reinvertidos en las principales actividades industriales del litoral guipuzcoano, de manera que, desde inicios del siglo XVII, constituyeron un elemento clave en la especialización del curso bajo del Oria, en la construcción de grandes buques con destino a la Carrera de Indias y a la Armada, y de Zarauz, en la fabricación de pequeñas embarcaciones auxiliares de aquellos o destinados a otras actividades como la pesca o el transporte de cabotaje.

En suma, se produjo un continuo proceso de trasvase de capitales que permitió, por una parte, la especialización de distintos puertos en distintas actividades marítimas —incluso a escala cantábrica— y, por otra, el empleo del capital generado en las actividades que resultaban más lucrativas en cada coyuntura (construcción naval, corso, pesca, etc.). Además, todo ello generó la conformación de una infraestructura económica estable integrada por mano de obra especializada, disposición de capitales y de recursos materiales competitivos o estructuras empresariales flexibles, que fue lo que permitió precisamente superar las dificultades coyunturales.

## Bibliografía

- ALBERDI LONBIDE, X. (2000). «La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna». *Itsas Memoria*, 3, p. 99-129.
- ALBERDI LONBIDE, X. (1999). «Postrimerías de las pesquerías transatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: Proceso de creación y extinción de la Compañía Ballenera de Donostia». *Boletín de Estudios Históricos sobre Donostia*, 33, pp.555-590.
- ALBERDI LONBIDE, X. (2002). «“Conversa”-k eta Lapurdi eta Gipuzkoa arteko harreman komertzialak Aro Modernoan». *IKERKETA berriak Euskal Herriko historian*. Bilbao, UEU, p. 135-152.
- ALBERDI LONBIDE, X. (2003). «La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos o víveres en los siglos XVI-XVII, base del sistema económico de Gipuzkoa durante la Edad Moderna». *Itsas Memoria*, 4, p. 227-255.
- ALBERDI LONBIDE, X. (2006). *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana durante la Edad Moderna*. Vitoria: Universidad del País Vasco, 2006 (Tesis doctoral inédita).
- AMEZTI, V. (1774). *Noticias de Zarautz*, 19? (ed. facsímil).
- ANES, G. (1988). *Economía y Sociedad en la Asturias del Antiguo Régimen*. Barcelona: Ariel.
- ARAGÓN RUANO, A. (2001): *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna. Aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. San Sebastián: Sociedad de Ciencias Aranzadi.
- ARAGÓN RUANO, A. (2003). «La importancia de los montes comunales en el desarrollo de la sociedad urbana vasca en el tránsito del medioevo a la modernidad (siglos xv y xvi)». *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LIX, 1, p. 59-104.
- ARAGÓN RUANO, A. (2004). «La Cofradía de los Gloriosos Patriarcas San José y San Andrés de Carpinteros, Toneleros y Canteros de San Sebastián: un ejemplo de oligarquización (siglos xvi al xviii)». *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 37, p. 33-61.
- ARAGÓN RUANO, A. y ALBERDI LONBIDE, X. (2001). «La resistencia frente a la política de las autoridades de Marina en Guipúzcoa durante el período borbónico». En: PORRES MARIJUÁN, R. (ed). *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascas (siglos xv-xviii)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, p. 367-394.
- ARAGÓN RUANO, A. y ALBERDI LONBIDE, X. (2004). *Entre Allepunta y Mollarri, historia de un pueblo marítimo*. Zarautz: Ayuntamiento de Zarautz.
- ARAGÓN RUANO, A. y ALBERDI LONBIDE, X. (2006). «...lleben...las colas a las varrigas de los bufos...»: balleneros guipuzcoanos en las “matanzas” de ballenas de Galicia y Asturias durante los siglos xvi y xvii». *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 15, p. 77-111.
- AURIZENEA, K.M. (1987). «Síntesis histórico-monumental de la villa de Zarautz». En: *Estudios de Zarautz*. Tomo II. Zarautz: Ayuntamiento de Zarautz-Diputación Foral de Guipúzcoa.
- AZPIAZU ELORZA, J.A. (1990). *Sociedad y vida social vasca en el siglo xvi. Mercaderes guipuzcoanos*. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Gipuzkoa.
- BARKHAM, M. (1984). «La construcción naval en Zumaia, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil». En: VV. AA. *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, t. III, p. 244-262.
- BARKHAM, M. (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 Memoria*, 4, p. 147-164.
- BILBAO, L. M. (1979). «Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos xvi y xvii». En: *Historia del Pueblo Vasco*. San Sebastián: Erein, t. 2, p. 111-143.

- BILBAO, L. M. (2003). «Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica». *Itsas Memoria*, 4, p. 259-285.
- CASADO SOTO, J. L. et Alii (1993). *Barcos y Astilleros. La construcción Naval en Cantabria*. Santander: Puerto de Santander.
- CASEY, J. (2001). «Aproximación a la historia social de la España Moderna». En: CASTILLO, S.; FERNÁNDEZ, R. (coord.). *Historia social y ciencias sociales. Actas del IV Congreso de Historia Social de España*. Lleida: Milenio, p. 49-68.
- CHACÓN JIMÉNEZ, F. (2004). «La España del siglo XVII. ¿Crisis o readaptación?». *Aula de Historia Social*, 14, p. 14-34.
- DE BERNARDO ARES, J. M. (1999). «Andalucía en el siglo de Bronce. Nuevos enfoques, grandes problemas y aspectos financiero-fiscales». En: REDER GADOW, M. (coord.). *Actas del Congreso sobre «La Andalucía de finales del siglo XVII»*. Caba: Diputación de Córdoba, p. 29-41.
- DE VRIES, J. (1979). *La economía Europea en un período de crisis, 1600-1750*. Madrid: Cátedra.
- DÍEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, L. M. (1997). *Ferrerías guipuzcoanas. Aspectos socio-económicos, laborales y fiscales (siglos XIV-XVI)*. Donostia: Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. (1974). *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*. Madrid: Siglo XXI.
- FORTEA PÉREZ, J. I. (2005). «La Historia económica de Cantabria durante la Edad Moderna en la historiografía reciente: un balance». En: GONZÁLEZ MORALES, M. R.; SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. *II encuentro Historia de Cantabria*. Tomo I. Santander: Parlamento de Cantabria, p. 404-444.
- GARCÍA BAQUERO, A. (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (1999). «La población de la villa guipuzcoana de Guetaria a fines de la Edad Media». *En la España Medieval*, núm. 22, p. 317-353.
- GARCÍA MARTÍNEZ, S. (1968). *Els fonaments del País Valencià Modern*. Valencia.
- GARCÍA SANZ, A. (1985). «Auge y decadencia en España en los siglos XVI y XVII: economía y sociedad en Castilla». *Revista de Historia Económica*, Año III, 1, p. 11-27.
- GIL, J. (2001). «La crisis del siglo XVII en España». En: AA.VV. *Historia política y social moderna y contemporánea*. Madrid: UNED, p. 107-109.
- GIL PUJOL, X. (2006). «Más sobre las revueltas y revoluciones del siglo XVII y sobre su ausencia». En: PARKER, G. (coord.). *La crisis de la monarquía de Felipe IV*. Barcelona: Crítica, p. 351-392.
- GÓMEZ CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. (1988). *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid: Editorial Naval.
- GONZÁLEZ ENCISO, A. (2006). «La crisis del siglo XVII». En: *Historia Económica de España*. Barcelona: Ariel, p. 103-133.
- GOYHENETCHE, M. (2000). «La pêche maritime en Labourd: survol historique». *Itsas Memoria*, 3, p. 153-162.
- GOYHENETCHE, M. (1998). «La construction navale en Pays Basque Nord: état de la recherche et portrait chronologique». *Itsas Memoria*, 2, p. 147-168.
- GOYHENETCHE, M. (2003). «Routes et transports commerciaux en Pays Basque Nord: notes d'introduction bibliographique». *Itsas Memoria*, 4, p. 143-146.
- GUAL, V. (1993). «Sobre la existencia de la crisis del siglo XVII». En: AA.VV. *Manual de Historia Moderna*. Barcelona: Ariel, p. 337-353.

- GUERRERO, A. C. (2001). «La crisis del siglo XVII». En: AA.VV. *Historia política y social moderna y contemporánea*. Madrid: UNED, p. 75-78.
- HARING, C. H. (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- HILL, C. (1960). «The Commons». *Past and Present*, 18, p. 111-112.
- HOBSBAWN, E. J. (1954). «The General Crisis of the European Economy in the 17<sup>th</sup> Century». *Past and Present*, 5, p. 33-53.
- HOBSBAWN, E. J. (1954). «The General Crisis of the European Economy in the 17<sup>th</sup> Century». *Past and Present*, 6, p. 44-65.
- HUXLEY, S. (1984). «Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713». En: AA.VV. *Itsasoa*, San Sebastián, Etor, t. III, p. 26-210.
- HUXLEY, S. (1987). «Unas notas sobre balleneros de Zarauz». En: *Zarauz a través de la historia*. T.1, col. Estudios de Zarauz. Zarauz: Ayuntamiento de Zarauz-Diputación Foral de Guipúzcoa, p. 319-337.
- HUXLEY, S.; BARKHAM, M. (1996). «Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)». *Itsas Memoria*, 1, pp 349-388.
- KAMEN, H. (1977). *The Iron Century. Social Change in Europe, 1550-1660*. Londres.
- KAMEN, H. (1978). «The Decline of Spain: A Historical Myth?». *Past and Present*, 81, p. 24-50.
- KAMEN, H. (1981). *La España de Carlos II*. Barcelona.
- LABURU, M. (1992). *Breve vocabulario que contiene términos empleados en documentos marítimos antiguos*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa.
- LANZA GARCÍA, R. (1991). *La población y el crecimiento económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Santander: Universidad de Cantabria-Universidad Autónoma de Madrid.
- LAPEYRE, H. (1981). *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- LEMA, J. A.; BARRUSO, P. (2004). *Historia del País Vasco. Edad Moderna (siglos XVI-XVIII)*. San Sebastián: Hiria.
- LÓPEZ PINEIRO, J. M. (1969). *La introducción de la ciencia moderna en España*. Barcelona.
- LUBLINSKAYA, A. D. (1979). *La crisis del siglo XVII y la sociedad del Absolutismo*. Barcelona.
- LYNCH, J. (1972). *Los Austrias (1598-1700)*. Barcelona: Crítica.
- MARCOS MARTÍN, A. (2000). «La “crisis” del siglo XVII». En: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona: Crítica, p. 454-551.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (1999). «La crisis del siglo XVII. Nuevas perspectivas al borde del año 2000». En: REDER GADOW, M. (coord.). «Actas del Congreso sobre “La Andalucía de finales del siglo XVII”». Cabra: Diputación de Córdoba, p. 427-444.
- MATHIAS, P. (2000). «Risk, credit and kinship in early modern enterprise». En: McCUSKER, John J.; MORGAN, K. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, p. 15-28.
- MUSGRAVE, P. (1999). *The Early Modern European Economy*. Londres: Macmillan.
- ODRIOZOLA, L. (1998). «La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII». *Itsas Memoria*, 2, p. 93-146.
- ODRIOZOLA, L. (1997). *La construcción naval en Gipuzkoa siglo XVIII*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa.
- ODRIOZOLA, L. (2002). *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa.
- OTERO Y LANA, E. (1999). *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Ministerio de Defensa.

- PARKER, G. (2006). «La crisis mundial del siglo XVII: acontecimientos y “paradigma”». En: PARKER, G. (coord.). *La crisis de la monarquía de Felipe IV*. Barcelona: Crítica, p. 19-53.
- PECHARROMÁN, F. (1985). «La actividad corsaria en el Laredo del siglo XVII». En: *Población y sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII*. Santander: Centro de Estudios Montañeses, p. 175-196.
- REGLÁ, J. (1973). *Aproximació a la Història del País Valencià*. Valencia.
- REGLÁ, J. (1974). *Historia de Cataluña*. Madrid.
- RIVERA MEDINA, A. M. (2000). «Marco jurídico y actividad pesquera en Vizcaya (siglos XV al XVIII)». *Itsas Memoria*, 3, p. 131-152.
- SÁNCHEZ, J.; PIQUERO, S. (1987). «El Zarauz tradicional (1492-1840)». *Zarauz a través de la historia*. T. 1. Zarauz: Ayuntamiento de Zarauz-Diputación Foral de Guipúzcoa, p. 65-317.
- SANZ AYÁN, C. (2004). «La decadencia económica del siglo XVII». En: FLORISTÁN, Alfredo. *Historia de España en la Edad Moderna*. Barcelona: Ariel, p. 391-408.
- STENGAARD, N. (1974). *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*. Chicago.
- TOPOLSKY, J. (1976). *Nasita del capitalismo in Europa*. Turín.
- TREVOR-ROPER, H. R. (1959). «The General Crisis of the 17<sup>th</sup> Century». *Past and Present*, 16, p. 31-64.
- TURGEON, L. (2000). «Pêches basques du Labourd en Atlantique nord (XVI-XVIII siècle): ports, routes et trafics». *Itsas Memoria*, 3, p. 163-178.
- VILAR, P. (1962). *La Catalogne dans l'Espagne moderne*. París.
- YUN CASALILLA, B. (2002). «Las raíces del atraso económico español: crisis y decadencia (1590-1714)». En: COMÍN, F.; HERNÁNDEZ, M.; LLOPIS, E. (eds.). *Historia económica de España, siglos X-XX*. Barcelona: Crítica, p. 85-119.
- YUN CASALILLA, B. (1999). «Del centro a la periferia: La economía española bajo Carlos II». *Stvdia Histórica*, 20, p. 45-75.