

**Zarauz: ejemplo de reconversión económica en los años críticos del  
siglo XVII guipuzcoano**

**ALVARO ARAGÓN RUANO  
XABIER ALBERDI LONBIDE**

*Departamento de Historia Medieval, Moderna y de América de la Universidad del País  
Vasco  
Sociedad de Ciencias Aranzadi  
Sociedad Albaola para la recuperación del patrimonio marítimo vasco*

## Introducción

Durante décadas 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<sup>1</sup>. A través de los datos que aquí serán aportados, se tratará de matizar este longevo paradigma, si no modificarlo. Se analizará cómo hicieron frente los habitantes de esta pequeña localidad guipuzcoana a esos “críticos” momentos. Veremos qué medios emplearon familias, como los Mancisidor, los Portu o Puerto, los Veroiz o los Zarauz –actuales duques de Granada de Ega-, 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 estos linajes, que les condujo desde el más insignificante de los puertos guipuzcoanos hasta las más elevadas élites económicas y políticas del ámbito hispánico.

No debe extrañar a nadie saber que al igual que en las restantes actividades marítimas, Zarauz participara también en el gran comercio marítimo desarrollado en Guipúzcoa en el pasado. Es más, el ejemplo zarauztarra constituye un precioso 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 Zarauz no se daba ninguna de estas condiciones favorables para el asentamiento del comercio en la villa. Alejado totalmente de las principales rutas que comunicaban la costa con el interior peninsular, apartado incluso de los principales cursos fluviales de la provincia, en los que tuvo gran desarrollo la industria del hierro y su comercialización, ni siquiera contaba con un puerto

---

<sup>1</sup> . Entre otros véase: AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. San Sebastián: Fundación Cultural Caja de Gipuzkoa, 1990, pp. 84-86; BARKHAM, M.: “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 (2003), pp. 158-164; BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaia, 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil”, VV. AA.: *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984, t. III, p. 241; BILBAO, L.M.: “Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650). Una visión panorámica”, *Itsas Memoria*, 4 (2003), pp. 259-285; BILBAO, L.M.: “Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII”, *Historia del Pueblo Vasco*. San Sebastián: Erein, 1979, t. 2, pp. 134-143; FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.: *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*. Madrid: Siglo XXI, 1974, p. 31; GÓMEZ CENTURIÓN JIMÉNEZ, C.: *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid: Editorial Naval, 1988, pp. 122-198; HARING, C.H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1979, pp. 323-354; HUXLEY, S. – BARKHAM, M.: “Los Arriola de Urazandi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540-c. 1630)”, *Itsas Memoria*, 1 (1996), p. 375; HUXLEY, S.: “Los vascos y las pesquerías transatlánticas, 1517-1713”, AA.VV.: *Itsasoa*. San Sebastián: Etor, 1984, t. III, pp. 132-133; LAPEYRE, H.: *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1981, pp. 185-187; LEMA, J.A.-BARRUSO, P.: *Historia del País Vasco. Edad Moderna (siglos XVI-XVIII)*. San Sebastián: Hiria, 2004, pp. 79-82, 174-201.

mínimamente apto para el tráfico de mercancías. Pero la documentación del pasado muestra que hubo momentos de gran florecer de la actividad mercantil en Zarauz, con lo que en las siguientes líneas se tratara de dilucidar cuales fueron los cauces por los que esta actividad pudo acercarse a esta villa.

### **1. Evolución general de la economía marítima de Zarauz: exponente de los vínculos entre las distintas actividades marítimas**

Quizás, el principal momento de auge de la actividad comercial en Zarauz, su “hora” comercial, 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. La especialización de Zarauz consistió en el desarrollo de una importante industria de construcción naval de embarcaciones de pequeño porte y en la masiva dedicación de su marinería a la cacería de ballenas por su cuenta 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 de Zarauz 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 existencia 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.

Desde las dos centurias finales de la Edad Media hasta el siglo XVI, gracias a la indefinición de los límites territoriales y jurisdiccionales entre las distintas villas y entre las posesiones particulares y los bienes públicos o comunales, se produjo un doble proceso de apropiación de dichos bienes. Por una parte, los linajes más poderosos como los Parientes Mayores procedieron a apropiarse de muchos bienes y recursos hasta entonces de libre disposición, tanto por vías legales como recurriendo a la usurpación. Por otra, los concejos de las villas emprendieron en consecuencia otro proceso de monopolización de los recursos existentes en su jurisdicción, esta vez de manera legal, en perjuicio de la libre disposición de que habían disfrutado los vecinos hasta entonces. En adelante, el disfrute y explotación de los recursos municipales dependerían de la obtención de un permiso o licencia exclusiva obtenida previo pago de una cantidad determinada<sup>2</sup>.

En Zarauz este doble proceso de acaparamiento de bienes comunales marcó decisivamente el futuro desarrollo de la pesca, así como de las restantes actividades marítimas. La apropiación en beneficio del concejo y de unos pocos poderosos arrendadores de los ricos recursos pesqueros de la costa de Zarauz condenó a los pescadores de la villa a tener que encaminar sus tareas hacia modalidades pesqueras que se efectuaban lejos de la costa, como la captura en alta mar de

---

<sup>2</sup>. ARAGÓN RUANO, A. – ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri, historia de un pueblo marítimo*. Zarautz: Ayuntamiento de Zarautz, 2004, pp. 6-14; ARAGÓN RUANO, A.: “La importancia de los montes comunales en el desarrollo de la sociedad urbana vasca en el tránsito del medievo a la modernidad (siglos XV y XVI)”, *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, LIX, 1 (2003), pp.66-67, 80; ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna. Aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. San Sebastián: Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2001, pp.48-50, 59-63, 91-97, 143-145.

sardinias, anchoas, atún, merluza, besugo, etc., aunque, para su óptimo desarrollo, las pésimas condiciones portuarias de Zarauz suponían una insalvable limitación. Entre las capturas realizadas en alta mar por los vecinos de Zarauz destacaba, la de la ballena, aunque también esta actividad desde muy temprano se vio sometida a impuestos que se debían pagar por cada ballena al rey, al concejo y a la parroquia, entre otros. 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.<sup>3</sup> En cuanto a las instituciones eclesiásticas, para 1638 a la parroquia de Santa María la Real le correspondía el valor de la lengua de cada ballena capturada por sus vecinos<sup>4</sup>; concepto que continuaba percibiendo en 1773, además del valor de un ala de la ballena cazada ese año.

Además, la caza de la ballena en el litoral guipuzcoano era una continua fuente de conflictos, originados por causa de la extremada vecindad entre las distintas jurisdicciones y por la importante cantidad de pescadores que se veían precisados a tener que lanzarse a la captura de las ballenas a fin de conseguir un complemento de sus ingresos siempre bienvenido. En la larga historia ballenera de Zarauz no faltan ejemplos de los conflictos suscitados, tanto con las localidades vecinas (Orio, Guetaria) como entre los propios vecinos. De todas maneras, la mayoría de los conflictos se suscitaron contra los vecinos de Guetaria y la razón principal, con todo lo expuesto hasta el momento, es evidente: la intensa vecindad del mejor puerto natural de Guipúzcoa -Guetaria-, con el peor -Zarauz-. El primero con accesibilidad garantizada en cualquier condición meteorológica y marítima y el segundo impracticable con el más leve empeoramiento de las condiciones del mar<sup>5</sup>. El enfrentamiento entre los pescadores de ambas localidades era continuo, no sólo en torno a la caza de ballenas, sino con relación al desarrollo de todas las modalidades pesqueras. Las malas condiciones portuarias de Zarauz, obligaban a sus pescadores, por una parte, a tener que buscar refugio frecuentemente en el puerto de Guetaria, donde se hallaban con problemas a la hora de vender sus capturas o de volver a zarpar a la pesca, ya que los pescadores de la villa anfitriona solían pretender tener preferencia en ambos casos sobre los forasteros, y, por otra parte, las citadas pésimas condiciones portuarias impedían a los de Zarauz el uso normalizado de todo tipo de redes y artes de pesca como solían hacer los de Guetaria sin mayores problemas, ante los envidiosos ojos de los pescadores zarauztarras.

En suma, 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, y la intensa conflictividad pesquera que de todo ello derivaba, impulsó a los vecinos de Zarauz a tener que emplearse de manera masiva en empresas y compañías armadas de otras localidades del litoral guipuzcoano para dedicarse a actividades que se desarrollaban muy lejos del litoral de Guipúzcoa. La especialización alcanzada por los vecinos de Zarauz en la captura de ballenas produjo que se emplearan sobre todo en las expediciones balleneras destinadas a Galicia y, posteriormente, a Terranova<sup>6</sup>. Como exponente de la gran importancia de las pesquerías de

---

<sup>3</sup> . Archivo Historico de Protocolos de Guipúzcoa [A.H.P.G.], 2/3176, fols. 169 rº-170 vº.

<sup>4</sup> . A.H.P.G., 2/3073, fols. 8 rº y vº. 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 la 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)).

<sup>5</sup> . A.H.P.G., 2/3124, sin foliar.

<sup>6</sup> . Llama la atención que uno de los primeros documentos escritos en América del Norte fuese redactado por un

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<sup>7</sup>.

Esta especialización observada en los pescadores de Zarauz 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. 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 provocaban que los grandes pesqueros aprestados para Terranova fuesen embargados para que sirviesen 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>8</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 Francois 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<sup>9</sup>.

Los balleneros de Zarauz 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

---

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. Véase: HUXLEY, S.: “Unas notas sobre balleneros de Zarauz”, *Zarauz a través de la historia*. T.1, col. Estudios de Zarauz. Zarauz: Ayuntamiento de Zarauz-Diputación Foral de Guipúzcoa, 1987, pp. 321-329.

<sup>7</sup> . AMEZTI, V.: *Noticias...*Op.cit., p. 102.

<sup>8</sup> . 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...” (Ibidem, p. 102).

<sup>9</sup> . ALBERDI LONBIDE, X.: <<“Conversa”-k eta Lapurdi eta Gipuzkoa arteko harreman komertzialak Aro Modernoan>>, *IKERKETA berriak Euskal Herriko historian*. Bilbao: UEU, 2002, pp. 135-152; ALBERDI LONBIDE, X.: “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 (2003), pp.227-258; ALBERDI LONBIDE, X.: “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 (1999), pp. 555-590; ARAGÓN RUANO, A. - ALBERDI LONBIDE, X.: “La resistencia frente a la política de las autoridades de Marina en Guipúzcoa durante el período borbónico”. PORRES MARIJUÁN, R. (ed): *Poder, resistencia y conflicto en las Provincias Vascas (siglos XV-XVIII)*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2001, pp. 367-394.

ya comentadas, debió posibilitar que las cacerías balleneras en aguas de territorios cantábricos como Galicia o Asturias volvieran a ser rentables. La iniciativa partió de los vecinos de los propios territorios que, a fin de capturar las ballenas que frecuentaban sus aguas, acudieron sobre todo al entorno de Zarauz y Orio a fin de contratar a sus expertos arponeros y balleneros. Concretamente, en 1586 Hernando López de Pinedo, en nombre de sus socios Manuel Sánchez de Lama, Alberto de Lago y Alfonso de Bahamonde, armadores balleneros, vecinos de las localidades gallegas de Bares y de San Cristóbal de las Ribeiras de Sor, se concertó con Domingo de Ecenarro, Francisco de Alzuru, Francisco de Arbeztain, Juan Pérez de Portu y Domingo de Tolosa, vecinos de Zarauz, y Joseph de Echaniz, Joanes del Puerto y Santiago de Recavo, vecinos de Orio, para acudir al puerto de Bares a cazar ballenas desde el primer día de noviembre hasta febrero de 1587. Servirían como arponeros, maestros de chalupa, espalderos y toneleros, debiendo acudir con tres chalupas más una tripulación total de 18 hombres. Los gallegos aportarían una cuarta chalupa que sería dirigida por los guipuzcoanos. A cambio, les correspondería la tercera parte de las capturas más una serie de gratificaciones para los oficiales que sirvieran de maestros, arponeros, etc. Toda la armazón de víveres, pertrechos para la pesca, barricas, sal, cabañas y el transporte en bajel de la tercera parte de los productos balleneros a Guipúzcoa correría a cargo de los armadores gallegos<sup>10</sup>.

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 y contratando parte de la mano de obra, embarcaciones y pertrechos que necesitaban, como se puede ver a través del siguiente cuadro<sup>11</sup>.

#### **Armadores de expediciones balleneras en el Cantábrico**

<b>Año</b>	<b>Armadores de Zarauz</b>	<b>Puertos arrendados</b>
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 Arbeztain Joanes de Seguro 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

<sup>10</sup> . A.H.P.G., 2/3010, fols. 168 rº-172 rº.

<sup>11</sup> . Véase al respecto: ARAGÓN RUANO, A. – ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...* Op.cit., pp. 18-22.

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, Seguro, Lapazarán, etc. En ocasiones, formaron compañías con otros miembros de destacadas familias de empresarios pesqueros de localidades vecinas, como Orío o Guetaria. 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<sup>12</sup> - 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<sup>13</sup>.

Al mismo tiempo, algunos armadores zarauztarras procedieron a invertir capitales en expediciones destinadas a las pesquerías transoceánicas, armadas por algunos de los citados empresarios pesqueros de localidades cercanas. Por ejemplo, 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<sup>14</sup>, 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<sup>15</sup>. 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 Iturrizelzaga, destacado empresario pesquero de Motrico, que también acudió a Terranova a la captura de ballenas y bacalao<sup>16</sup>. 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<sup>17</sup>.

<sup>12</sup>. ALBERDI, X.: "La pesca en el litoral de Gipuzkoa durante la Edad Moderna", *Itsas Memoria*, 3 (1996), pp. 115-126.

<sup>13</sup>. A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 353; A.R.Ch.V., Escribanía Masas, Pleitos Fenecidos, C3178-5 L477.

<sup>14</sup>. Véase nota nº 12.

<sup>15</sup>. A.H.P.G., 2/3098, fols. 32 rº y vº, 49 vº-50 rº.

<sup>16</sup>. A.H.P.G., 2/3100, fols. 14 vº.

<sup>17</sup>. A.H.P.G., 2/3055, fols. 137 rº-138 vº.

Como se puede comprobar en la tabla precedente, a partir de 1635 no consta en la documentación consultada la continuidad del armamento de más expediciones balleneras en aguas del Cantábrico. Fueron unos años muy críticos para la economía marítima de toda Guipúzcoa pues la mayoría de las actividades marítimas sufrieron un repentino parón a excepción de la actividad corsaria que conoció un enorme auge. Muchos pescadores zarauztarras, hasta entonces empleados en las expediciones destinadas a Galicia, Terranova y a 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 Zarauz. 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>18</sup>.

Como antes se mencionaba, la progresiva superación desde 1639 de los graves problemas que atosigaban a las pesquerías transoceánicas permitió que hacia inicios 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. Al mismo tiempo, la poderosa flota ballenera de Labourd dependía de la contratación de mano de obra guipuzcoana, de manera que hubo años en que la tercera parte de sus tripulantes procedían de Guipúzcoa. En suma, hasta bien entrado el siglo XVIII ambas flotas balleneras, 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, junto con otras localidades como Guetaria, Orio, Pasajes o Fuenterrabía, constituyó uno de 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 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<sup>19</sup>.

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

---

<sup>18</sup> . A.H.P.G., 2/3072, fols. 156 rº-157 rº.

<sup>19</sup> . ALBERDI LONBIDE, X.: "Postrimerías de las pesquerías...Op.cit., pp. 555-590; ALBERDI LONBIDE, X.: "La pesca en el litoral de Gipuzkoa...Op.cit., pp. 99-129; SÁNCHEZ, J. - PIQUERO, S.: "El Zarauz tradicional (1492-1840)", *Zarauz a través de la historia...*Op.cit., pp. 169-177.



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 tanto barcos grandes –aunque no muchos, ni excesivamente grandes- como embarcaciones pequeñas, en cuya construcción se especializó y fue punto de referencia en todo el Cantábrico, como habrá posibilidad de comprobar.

Parece que a lo largo del siglo XVI fue un centro constructor de una gran actividad, puesto que cuando en 1551 el obispo de Pamplona, diócesis a la que pertenecía Zarauz, visitó la iglesia parroquial de Santa María la Real, entre otras cosas, ordenó que no se calafatease chalupa o barco alguno, ni se aserrara madera en el cementerio de la iglesia parroquial, pues se impedía el buen desarrollo de los oficios, lo cual da una idea de la actividad de los mencionados astilleros<sup>20</sup>:

*“Otrosi mandamos que nenguno aya de calafetar chalupas ni otros barcos ni serrar madera dentro en el cimiterio de la dicha yglesia ni hazer ruydo mientras los diuinos officios se hazen porque a causa de ello no se oyen y perturban a los que los hazen y oyen...so pena de dos reales por cada vno que fuere reuelde.”*

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>21</sup> o “*vornuola*” y la llamada “*tabla de chalupas*” o “*chalupaola*”<sup>22</sup>. Los bornos<sup>23</sup> 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*; “*Ametza*”), 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<sup>24</sup>; esta técnica se venía usando tradicionalmente en las embarcaciones balleneras desde el siglo XVI, como demuestra el pecio de Red Bay (Canadá).

Además de las tablas, los barcos necesitaban piezas curvas, que se extraían generalmente de árboles trasmochaderos, que se cortaban por el pie, de los cuales se solían obtener dos o tres piezas curvas<sup>25</sup>. Los bosques de Zarauz y sus alrededores 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

---

<sup>20</sup> . A.H.D.D., (L023) 2216/04, Mandatos de visita pastoral (1540-1609), fol. 20 rº.

<sup>21</sup> . A.H.P.G., 2/3040, sin foliar.

<sup>22</sup> . A.H.P.G., 2/3048, fol. 196 rº y vº.

<sup>23</sup> . LABURU, M.: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en documentos marítimos antiguos*. San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa, 1992.

<sup>24</sup> . ARAGÓN RUANO, A. – ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...*Op.cit., pp.34-35.

<sup>25</sup> . A.H.P.G., 2/3056, fols. 7 rº-10 vº.

la fábrica de barcos (1611-1617)<sup>26</sup>, Zarauz los exportaba por ejemplo a San Sebastián. 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, gorbotones 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<sup>27</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. 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<sup>28</sup>. 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, 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<sup>29</sup>.

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 localidades 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<sup>30</sup>.
- Zarauz se especializó 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:

---

<sup>26</sup> . ARAGÓN RUANO, A.: *El bosque guipuzcoano...* Op. cit., p. 158.

<sup>27</sup> . A.H.P.G., 2/3065, fols. 59 rº-62 vº.

<sup>28</sup> . A.H.P.G., 2/3141, sin foliar.

<sup>29</sup> . A.H.P.G., 2/3149, sin foliar.

<sup>30</sup> . ODRIOZOLA, L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, pp.177-178.

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<sup>31</sup>.

Debido a las cualidades geográficas de la costa zarauztarra y de su playa, era complicada la construcción de grandes barcos en sus astilleros; los barcos construídos 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 zarauztarras 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 construídos 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<sup>32</sup>. En el siglo XVII tenemos la última referencia a un gran navío construído en las gradas de Zarauz, de la mano de dos grandes comerciantes de Zarauz, los capitanes Joan Beltrán del Puerto o Portu y Francisco de Veroiz, casado con doña María de Portu, hija del primero<sup>33</sup>. En 1619 compran al capitán Baltasar de Urquiola, vecino de Zarauz, un monte bravo en Urragachipi<sup>34</sup>, para construir un 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<sup>35</sup>, 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 Juan Bautista* fue trasladado a Sevilla por el capitán Francisco de Aramburu, donde fue vendido al capitán Sebastián Jimenez de Enciso por 23.900 ducados<sup>36</sup>. Era ésta una práctica muy habitual en los astilleros vascos, que construían barcos de gran tonelaje para luego venderlos a extranjeros o en Sevilla para la Carrera de Indias. Por último, Francisco de Veroiz vendió el galeón nombrado *San Francisco* a la Corona de Portugal en 1626<sup>37</sup>.

Tras la fábrica del *San Juan Bautista*, Francisco de Veroiz inicia la fabricación para el rey de otro galeón de 300 toneladas en los astilleros de Sudugaray (Aya), para lo que compra 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<sup>38</sup>, a Martín de Irarreta, también de Asteasu, y a Joanes de Aguirre, vecino de Cizúrquil, y da poder a su esposa doña

---

<sup>31</sup> . Ibidem, pp. 157-212.

<sup>32</sup> . ARAGÓN RUANO, A. – ALBERDI LONBIDE, X.: *Entre Allepunta y Mollarri...* Op.cit., pp. 34-47.

<sup>33</sup> . A.H.P.G., 2/3061, fol. 184 rº y vº.

<sup>34</sup> . A.H.P.G., 2/3054, fols. 26 rº-28 rº.

<sup>35</sup> . A.H.P.G., 2/3055, fols. 139 rº-140 vº.

<sup>36</sup> . A.H.P.G., 2/3055, fol. 179 rº y vº; AMEZTI, V.: *Noticias de Zarauz...* Op. cit., p. 12.

<sup>37</sup> . A.H.P.G., 2/3061, fol. 104 rº y vº.

<sup>38</sup> . AURIZENEA, K.M.: "Síntesis histórico-monumental de la villa de Zarautz", *Estudios de Zarautz*. Tomo II. Zarauz: Ayuntamiento de Zarauz-Diputación Foral de Guipúzcoa, 1987, pp. 45-60.

María del Puerto, para que, en su ausencia en la Corte real, pueda comprar “*montes bravos y trasmochaderos, tablas y clavazones y otros qualesquier materiales de navios y galeones por qualesquier preçios y cantidades que vien visto le fuere...*”<sup>39</sup>. En el año 1624 inicia la construcción de un patache, que encarga a Domingo de Sagarna<sup>40</sup>. Para el examen del mencionado patache, tanto Veroiz como Sagarna elijen a Domingo de Arrazain, vecino de Orio, y a Francisco de Uzcanga, vecino de Zumaya, “*maestros carpinteros de fabricas de navios*”. 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<sup>41</sup>.

A finales del siglo XVI comienzan 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 Orio, firmó un contrato para ir a Bares a la caza de ballenas como maestre de chalupas<sup>42</sup>-. Por eso nos atrevemos a decir que fue principalmente la pesca de la ballena la que provocó la especialización de los constructores navales de Zarauz, 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, obligó a los carpinteros de Zarauz 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.

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 a 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>43</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 reinicia la firma de contratos. Muy posiblemente, la formalización de contratos en las dos primeras décadas del siglo XVII respondan a la necesidad de mano de obra cualificada y de infraestructura en un sector que está en continua expansión. El parón a partir de 1619 tal vez se deba a la bonanza del sector que no necesita de más mano de obra, pues ya cuenta con el suficiente número de aprendices, oficiales y maestros, en un sector que a pesar de su expansión tiene 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

---

<sup>39</sup> . A.H.P.G., 2/3056, fols. 7 rº-10 vº, 28 rº-29 vº, 139 rº y vº; 2/3059, fol. 89 rº y vº; 2/3061, fols. 135 rº-136 rº y 142 rº-143 rº.

<sup>40</sup> . A.H.P.G., 2/3059, fol. 180 rº y vº.

<sup>41</sup> . A.H.P.G., 2/3060, fols. 144 rº-145 vº.

<sup>42</sup> . A.H.P.G., 2/3010, fols. 168 vº-172 rº.

<sup>43</sup> . 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; 2/3076, fol. 130 rº y vº.

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 la propia recesión 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 de 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.

***Contratos de aprendizaje formalizados en Zarautz***

<b>FECHA</b>	<b>MAESTRO CARPINTERO</b>	<b>APRENDIZ</b>	<b>PROCEDENCIA</b>
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, Deva) como del resto del Cantábrico (Santander, Asturias, Galicia). Las gradas donde se construían estas chalupas y zabras no serían de grandes dimensiones, serían sencillas estructuras establecidas en la playa -o en el “*mirador de mar*” (Munoa)-, propiedad de los constructores, que pasarían de generación en generación. 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<sup>44</sup>.

***Nómina de embarcaciones construidas en Zarautz durante el siglo XVII***

<b>FECHA</b>	<b>CONSTRUCTOR</b>	<b>CLIENTE</b>	<b>PROCEDENCIA</b>	<b>BARCO</b>
13-III-1604	Pedro de Echave	Juanot de la Borda	San Sebastián	Pinaza (zabra)

<sup>44</sup>. A.H.P.G., 2/3043, fols. 88 rº-89 vº.

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 Abadía	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 Gazteguía	Mundaca	Bajel
18-VII-1624	Domingo de Sagarna	Francisco de Veroiz	Zarauz	Patache
15-V-1628	Domingo de Sagarna	Santiago de Munita	San Julián de Musquiz	Bajel
30-VII-1629	Domingo de Sagarna	Martín de Arrivillaga y Adrian de Leiza	San Sebastián	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 Argoain	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

Las chalupas fabricadas en Zarauz<sup>45</sup> adquirieron fama en todo el Cantábrico, por eso era habitual que llegasen a Zarauz, pescadores y personas asturianas y gallegas que compraban chalupas de segunda mano. En 1610 Joan Cassarin, vecino de Lastres (Asturias), compró a Pedro de Echave, vecino de Zarauz, una chalupa nueva<sup>46</sup>. En la década de los años veinte parece que el tipo de barco más demandado es el patache o bajel<sup>47</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

<sup>45</sup> . A.H.P.G., 2/3028, sin foliar; 2/3042, fols. 66 vº-67 rº; 2/3043, fols. 75 vº-76 vº; 2/3043, fols. 132 vº-133 rº; 2/3044, fols. 88 vº-90 vº; 2/3044, fols. 173 rº-174 rº; 2/3044, fol. 176 rº y vº; 2/3050, fols. 152 rº-153 vº; 2/3059, fols. 170 rº-171 rº; 2/3059, fol. 180 rº y vº; 2/3093, fols. 29 rº-30 vº; 2/3107, fols. 9 rº-10 vº y fols. 30 rº-31 rº; 2/3108, fols. 84 rº-85 rº; 2/3109, fol. 37 rº y vº y 20 rº y vº; 2/3110, fols. 73 rº-74 rº; 2/3012, fols. 3 rº-4 vº; 2/3155, fol. 91 rº; 3/2355, fols. 281 rº-283 rº; A.G.G.-G.A.O., CO LEJ 661 (1631).

<sup>46</sup> . A.H.P.G., 2/2045, fol. 105 rº y vº.

<sup>47</sup> . 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. Véase ODRIZOLA, L.: *Construcción naval en el País Vasco...* Op. cit., pp. 122, 126 y 133.

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 mencionada 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 recesión del sector.

Si nos fiamos de la documentación, parece que la construcción de embarcaciones en las **gradas de Zarauz** entró en decadencia, 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 -excepcionalmente- le encargó que construyera un bajel en Zarauz, residía en Pasajes San Pedro<sup>48</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 –caso de Bartolomé de Lete que en 1610 le reconstruyó su casa a Juanes de Gorriarán, vecino de Zarauz<sup>49</sup>-, en labores de acarreo de trigo y hierro a otras localidades, o en labores de pesca de bajura y de altura. Por todo ello, no podemos decir que el sector naval estuviese en crisis; lo que hay es una disminución de los pedidos y de los barcos construidos en Zarauz, pero la mano de obra y la estructura empresarial y laboral perdura. 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. 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 esta una característica común a todas las labores y actividades industriales de la época, y que muchos historiadores no acaban de entender<sup>50</sup>. De

---

<sup>48</sup> . A.H.P.G., 2/2355, fols. 281 rº-283 rº.

<sup>49</sup> . A.H.P.G., 2/3045, fols. 56 rº-57 rº.

<sup>50</sup> . 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*

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 recesión de pedidos 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>51</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. 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<sup>52</sup>. En 1672 Antonio y Juanes de Iturriondo trabajaban en Usúrbil en la fábrica de navíos para la Corona<sup>53</sup>. 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<sup>54</sup>. Asencio de Arbestain y Arriaga y Miguel de Lerchundi estuvieron en 1684 en Orio fabricando barcos reales para don Miguel de Oquendo y Pedro de Echaniz, y en Colindres para el general don Millán de Iriarte<sup>55</sup>. También Tomás de Miranda y Francisco, su primo, estuvieron en la construcción de galeones en Pasajes<sup>56</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 los carpinteros zarauztarras que trabajan en la construcción de barcos para el rey o que se embarcan como carpinteros en barcos con destinos diversos<sup>57</sup>. Atrás quedaban los grandes

---

*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, P.: "Risk, credit and kinship in early modern enterprise", McCUSKER, J.J. – MORGAN, K.: *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 22).

<sup>51</sup>. A.H.P.G., 2/3107, fols. 30 rº-31º rº.

<sup>52</sup>. A.H.P.G., 2/3113, sin foliar.

<sup>53</sup>. A.G.G.-G.A.O., CO CRI 64, 21 (1672).

<sup>54</sup>. A.H.P.G., 2/3125, fols. 14 rº-15 vº.

<sup>55</sup>. A.H.P.G., 2/3131, fols. 17 rº-19 rº.

<sup>56</sup>. A.H.P.G., 2/3146, sin foliar.

<sup>57</sup>. A.H.P.G., 2/3158, fol. 152 rº y vº. En 1727 la Diputación de Guipúzcoa acordó que para la limpieza del canal del



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 cuarteles con enjareizados y encerados para que use, o no de ellas, según combenga; y que esta obra se practique ahí, dirigiéndola vuestra señoría con los maestros prácticos que haya, o se hagan venir del mismo Zaraos para su fábrica...”<sup>58</sup>.*

## **2. Características del sistema organizativo de la estructura empresarial de Zarauz: 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 que el de Zarauz constituía un caso realmente importante para conocer el sistema de funcionamiento de la actividad comercial y ello es debido a que la “hora” comercial zarauztarra 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 la villa, como los Zarauz o los Portu o Puerto, 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. 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, 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<sup>59</sup>.

---

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 explicara Asencio de Azpillaga vecino de Orio adbirtindole 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)).

<sup>58</sup>. ODRIOZOLA, L.: *Construcción naval en el País Vasco...* Op. cit., p. 52.

<sup>59</sup>. A.H.P.G., 2/3023, fols. 117 vº-120 rº, 178 vº-180 vº.

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, 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. 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<sup>60</sup>. La participación 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<sup>61</sup>. 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<sup>62</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. 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 de 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<sup>63</sup>. 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. 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 Zaldúa, maestro constructor vecino también de Asteasu. Las obras de este palacio continuaban aún en activo hacia finales de 1615 según consta en varios pagos de

---

<sup>60</sup> . 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; 2/3055, fols. 45 rº-48 vº.

<sup>61</sup> . 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. Véase: DÍEZ DE SALAZAR FERNÁNDEZ, L.M.: *Ferrerías guipuzcoanas. Aspectos socio-económicos, laborales y fiscales (siglos XIV-XVI)*. Donostia: Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1997, p. 406.

<sup>62</sup> . A.H.P.G., 2/3047, fols. 156 rº-158 vº.

<sup>63</sup> . A.H.P.G., 2/3046, fols. 113 rº-117 vº; 2/3054, 145 rº-146 rº; 2/3055, 11 rº-12 vº; 2/3060, 56 rº y vº. Véase: AURIZENEA, K.M.: *Síntesis histórico-monumental de la villa de Zarautz...* Op. cit., pp.104-109.

5.500 reales que Portu fue haciendo hasta la fecha<sup>64</sup>. No se sabe si llegaron a concluirse del todo las obras de construcción de este palacio, aunque las breves referencias que aporta la documentación señalan que para fines de 1615 estaban las obras muy adelantadas.

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, ciudad que por entonces gozaba del monopolio exclusivo para el comercio con las Indias, o posesiones españolas en América. 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. 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 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 yangueses, 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<sup>65</sup>.

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>66</sup>. Los Veroiz eran uno de los

---

<sup>64</sup> . A.H.P.G., 2/3049, sin foliar; 2/3050, sin foliar.

<sup>65</sup> . A.H.P.G., 2/3055, fols. 71 rº-72 vº.

<sup>66</sup> . A.G.G.-G.A.O., JD IM 2/12/28; JD IM 2/22/22.

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 principales comerciantes burgaleses y castellanos dedicados al negocio de las exportaciones laneras e importación de productos manufacturados europeos. 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<sup>67</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 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 -Aia, 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 -curvatores, tablonería, etc.-, y de efectos navales de hierro -clavetería, herrajes de todo tipo, anclas, cadenas, etc.-. Como ya se ha visto, desde 1619 los capitanes Juan Beltrán de Portu y Francisco de Veroiz aparecen asociados en la construcción de un galeón en los astilleros de Chilicu de Zarauz, llamado *San Juan Bautista*<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> . A.R.Ch.V., Pleitos Civiles, Escribanía Taboada, Pleitos Olvidados, 259-4 / A.G.G.-G.A.O., COLCI53; COUCI259. / OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles...* Op. cit., pp.212, 418-421.

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

Al mismo tiempo los vínculos familiares y de confianza mutua en que se sustentaba la sociedad Veroiz-Portu se incrementaron mediante diversos favores mutuos. 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>69</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 Ezcamiendi, 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<sup>70</sup>.

El capitán Francisco de Veroiz, valiéndose del buen nombre y reputación derivadas 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 Orio. Así, 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<sup>71</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 cedio 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>72</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 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>73</sup>.

Don Juan de Portu o don Juan Beltrán de Portu hijo, continuó en un principio con las

---

<sup>69</sup> . A.H.P.G., 2/3055, fols. 253 vº-256 vº.

<sup>70</sup> . A.H.P.G., 2/3056, fols. 60 vº-61 rº; 2/3060, fols. 103 rº-105 vº; 2/3067, fol. 68 rº y vº.

<sup>71</sup> . A.H.P.G., 2/3056, fols. 7 rº-10 vº, 12 rº-13 vº, 139 rº y vº, 144 rº y vº, 163 rº y vº; 165 rº y vº.

<sup>72</sup> . A.H.P.G., 2/3060, fol. 59 rº y vº.

<sup>73</sup> . A.H.P.G., 2/3061, fols. 142 rº-143 rº, 135 rº-136 rº, 181 rº y vº.

mismas actividades y negocios de su padre, merced a la extensa red de relaciones y vínculos que había heredado. 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 cossas...”<sup>74</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>75</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>76</sup>.

Pero después comenzó a delegar a terceros la dirección de sus negocios, quizás, a raíz de las 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. Así 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<sup>77</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. Así, 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<sup>78</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<sup>79</sup>.

Entre las familias de alto rango social hay que mencionar a los señores 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 Mariana 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<sup>80</sup>. Cuando en 1599 doña Marina de Zarauz y Gamboa hacía

---

<sup>74</sup> . A.H.P.G., 2/3065, fols. 147 rº-150 rº.

<sup>75</sup> . A.H.P.G., 2/3065, fol. 32 vº.

<sup>76</sup> . A.H.P.G., 2/3098, fols. 29 rº-31 rº.

<sup>77</sup> . A.H.P.G., 2/3070, fols. 121 rº-122 rº.

<sup>78</sup> . A.H.P.G., 2/3076, fols. 61 rº-62 rº.

<sup>79</sup> . 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; JD IM, 1/7/52 ; ARAGÓN RUANO, A.: “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 (2004)).

<sup>80</sup> . Fue activo inversor en actividades como las pesquerías de Terranova, la construcción naval o el comercio

inventario de los bienes de su difunto marido, citaba los bienes que había llevado al matrimonio: 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 descripción de los bienes adquiridos durante el matrimonio: la casa y solar de Arizterrezu, con sus huertos, manzanales, montes bravos y jarales y su ferrería mayor, la casa Presalde, la casa Recondo con su ferrería mayor, menor y martinete, la casa Errementerieche, todas ellas en Aya; seis casas, varios terrenos y la ferrería menor de Igarza en Zumaya y Oiquina; la casa y molinos de Errotabarrena en Cestona; una casilla en el astillero de Deva con 32 tinajas grandes para envasar aceite de ballenas; la casa Altamira en Guetaria; varias casas y tierras en Zarauz; y juros y rentas por valor de 281'5 ducados. En 1603 doña Marina de Zarauz y Gamboa hizo testamento y fundación de mayorazgo a favor de su hijo don Pedro Ortíz de Zarauz; en dicha fundación se describen los bienes: la casa solar de los Zarauz, con sus huertas, manzanales y bosques, los molinos de Errotazarra e Hieran, la casa Gasteategui, la casa Sorasu, la casa Almizuri y varios seles y terrenos en Zarauz; casa y solar de Ayagoitia, con su patronazgo sobre la iglesia de Aya, la casa Armendia, Legoyaga, la ferrería Mañarin, la casa Vidaola, la ferrería y molino Urdiñola, la casa Eztenaga con el patronato sobre la iglesia de San Pedro de Eztenaga, el término de Alzola con sus diez caseríos, la casa Larretorria y la casa de las freiras con su patronazgo sobre la iglesia parroquial de San Román de Alzola, la casa Iturrarán, todo ello en Aya; varios terrenos y, sobre todo, el derecho a la capilla mayor de la iglesia en 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<sup>81</sup>. Como podemos ver, las antiguas familias banderizas, de parientes mayores, tras el destierro de 1457 se vieron obligadas buscar nuevos caminos para garantizar la continuidad de sus linajes. Para ello iniciaron una política de enlaces matrimoniales con las nuevas élites comerciales, fundaron mayorazgos y vínculos y tuvieron que diversificar sus actividades productivas (agricultura, ganadería, silvicultura, siderurgia, construcción naval, rentas y juros).

También algunas instituciones de Zarauz se beneficiaron de la Carrera de Indias, como es el caso del convento de Santa Clara, que en 1671 continuaba disponiendo de un apoderado en Sevilla para el cobro del juro que poseía sobre las alcabalas de aquella ciudad<sup>82</sup>.

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 diversificación de sus inversiones y la inserción en redes comerciales basadas en vínculos y relaciones de confianza y crédito. Así en 1609 al tiempo que Nicolás de Alzuru invertía en la compra del caserío Arbestain, 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 perdida en un año cumplido...”.

---

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. Véanse: ALBERDI LONBIDE, X.: “La actividad comercial en torno a las importaciones de bastimentos...Op.cit, pp. 235-236; BARKHAM, M.: “La construcción naval en Zumaia...Op.cit.

<sup>81</sup> . A.H.P.G., 2/3017, fols. 131 vº-133 rº; 2/3020, fols. 110 vº-112 rº; 2/3023, fols. 158 vº-167 rº; 2/3024, fols. 100 rº-102 rº; 2/3027, fols. 93 rº-132 vº; 2/3073, fol. 76 rº; 2/3128, fols. 46 rº-47 vº.

<sup>82</sup> . A.H.P.G., 2/3115, fols. 4 rº-5 rº.

Joanes figura en 1620 vendiendo varios robles al capitán Francisco de Veroiz para la construcción de un galeón<sup>83</sup>. Otras familias como los Inurritza 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 señoríos del conde-duque de Olivares valido del rey Felipe IV<sup>84</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 es posible ni comprensible sin que en otras zonas se operasen otras especializaciones, que en conjunto eran todas ellas complementarias. Esta realidad del pasado económico vasco 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 miembros 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 de la villa de Zarauz 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

---

<sup>83</sup> . A.H.P.G., 2/3044, fols. 196 rº-199 rº; 2/3055, fol. 110 vº.

<sup>84</sup> . A.H.P.G., 2/3061, fols. 40 rº-42 vº ; 2/3065, fols. 165 rº-166 vº.



experimentaron las diversas actividades marítimas de Guipúzcoa –que es precisamente lo que les permitió 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 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.